

3 (291) ROK VII 13 – 19 STYCZNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA



NAGRODZENI MODELARZE

Komitet Kultury Fizycznej przy Radzie Ministrów ZSRR nagrodził dwóch zasłużonych sportowców - modelarzy za wyniki uzyskane w małym lotnictwie i zdobycie nowych rekordów wszechzwiązkowych.

Pierwszym z nagrodzonych jest modelarz z Baku I. Sarumow, którego model pokojowy śmigłowca z napędem gumowym utrzymał się w powietrzu 2 minuty 30 sekund, przewyższając o 40 sekund poprzedni rekord wszechzwiązkowy.

Drugim, jest znany rekordzista Michał Wasilczenko, który skonstruował model pokojowy z napędem silnikowym i uzyskał nim prędkość 100,72 km godz.

(p)



JAK PRACUJĄ LISTONOSZE TCZEWSCY

W odpowiedzi na apel listonoszy Okręgu Krakowskiego, doręczyciele miejscy i wiejscy Obwodowego Urzędu Pocztowo-Telekomunikacyjnego Tczew-1, zebrani na odprawie grupowej zobowiązali się dla uczczenia III rocznicy Zjednoczenia Partii zwerbować po czterech nowych prenumeratorów czasopism lotniczych „Skrzydlata Polska" i „Skrzydła i Motor".

Listonosze z Tczewa wzywają do podejmowania podobnych zobowiązań doręczycieli miejskich i wiejskich z całego Okręgu Dyrekcji Poczt i Telekomunikacji — Gdańsk.

(a)



AKCJA OSZCZĘDZANIA ROZWIJA SIĘ

W odpowiedzi na apel Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Kielcach o podejmowaniu zobowiązań oszczędnościowych, Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Rzeszowie, w dniu 5.XII ub. roku zwołał naradę roboczą, w wyniku której wszyscy pracownicy przystąpili z dniem 5.XII.1951 r. do systematycznego oszczędzania, co w ogólnym podsumowaniu na rok 1952 wyrazi się kwotą 62 132 zł.

Także w odpowiedzi na apel pracowników ZOLL w Kielcach do współzawodnictwa w oszczędzaniu przystąpili pracownicy Centrum Wyszkolenia Lotniczego.

(a)

WYSOKIE STRATY IMPERIALISTÓW W KOREI

Imperialistycznym napastnikom w Korei wiedzie się coraz gorzej.

W wykazie strat, jakie imperialiści ponieśli w przeciągu miesiąca kolejnej ofensywy figuruje między innymi 162 uszkodzonych i 36 strąconych samolotów, wskutek działania ludowego lotnictwa i artylerii przeciwlotniczej.

Straty w sprzęcie wojennym (a więc i w samolotach), ponoszone przez Amerykanów w Korei, przewyższyły już znacznie swymi rozmiarami straty poniesione przez nich w całym okresie ostatniej wojny światowej.

NAJLEPSZE KOŁA LL ODDZIAŁU CZĘSTOCHOWSKIEGO

W grudniu ub. roku odbyła się w Częstochowie odprawa przewodniczących i sekretarzy kół Ligi Lotniczej Częstochowskiego Oddziału LL, celem omówienia wyników współzawodnictwa w pracy kół za rok 1951.

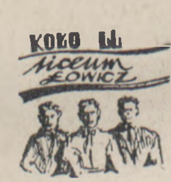
Przodujące koła i najaktywniejsi ich członkowie zostali wyróżnieni dyplomami i nagrodami książkowymi.

Pierwsze miejsca we współzawodnictwie uzyskały: koło LL przy Technikum Hutniczym w Częstochowie i koło LL przy fabryce „Warta".

Dyplomami wyróżniono następujące kała LL: Koło przy Liceum im. Sienkiewicza, koło przy Liceum im. Traugutta, koło przy Technikum Handlowo-Finansowym, koło przy Szkole Podstawowej Nr 4, koło przy Szkole Podstawowej Nr 9, koło przy Szkole Podstawowej Nr 22, koło przy Spółdzielni Spożywców Hurtowników w Częstochowie i koło przy Polskim Monopolu Tytoniowym.

Nagrodami książkowymi za aktywną pracę w kołach wyróżniono: kol. kol. Melę Chmielarz, Henryka Ignasiaka, Żurawińskiego, Skułę, Tomalskiego, Politańskiego, Wąsika i Kramera.

Leon Kora



NASZE KOŁO PRZODUJE

Koło LL przy Liceum Ogólnokształcącym w Łowiczu istnieje już przeszło rok, jednak w roku 1951 poza zorganizowaniem kilku zebrań koło nie przejawiało żadnej działalności.

W tym roku szkolnym po przeprowadzeniu reorganizacji koło przystąpiło do rzetelnej pracy. W każdym miesiącu odbywają się 3 zebrania na których wygłaszane są referaty z zakresu Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Raz na dwa tygodnie wychodzi gazetka ścienna LL. Ponadto prowadzone są Kursy Modelarskie, na które uczęszcza 14 osób. Ostatnio członkowie koła przystąpili do kompletowania biblioteczki. Dużą pomoc w naszej pracy okazuje nam Zarząd Koła Szkolnego ZMP oraz opiekun naszego koła i Dyrektor Szkoły.

Obecnie koło nasze przoduje na terenie Łowicza i jest jednym z najaktywniejszych w województwie Łódzkim.

W. Wilanowski

LEW NA PATELNI

Łańcuch baz amerykańskich opasuje coraz ciaśniej cały kontynent afrykański. USA budują swe bazy lotnicze nie tylko w Marokku, Tunisie, Algierze i Egipcie lecz również i w innych częściach Afryki, pozornie nie mających nic wspólnego z „amerykańską strefą zainteresowań", jak np. w Kongo, Kamerunie, Krajach Unii Płdn. Afrykańskiej oraz na Madagaskarze.

O ile bazy lotnicze leżące w Afryce Północnej począwszy od położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Gibraltaru i Suezu kontrolują między innymi północną drogę do Indii, o tyle bazy położone na zachodnim i południowym brzegu Afryki — południową. Dotychczas kontrolą tych ważnych szlaków zajmowali się tradycyjnie Anglicy. Nic więc dziwnego, iż dzienniki brytyjskie wyrażają swe zaniepokojenie z powodu bezceremonialności Jankesów.

Oto co pisze dziennik „Manchester Guardian" na temat amerykańskich baz lotniczych w Afryce: „...sytuacja rozwija się w ten sposób, że w pewnej chwili możemy się poczuć niczym kotlet na patelni. Niektórym z nas trudno jest zachować spokój. Jednakże musimy tak postąpić — tego wymaga sytuacja".

Obrazowa wypowiedź brytyjskiego dziennika jest dokładnym odbiciem rzeczywistości. Łańcuch baz USA, którym opasują oni coraz to nowe kraje, zaciska się również i na brytyjczykach. Wśród imperialistów panuje już oddaw na niepisane prawo: głos ma ten kto ma siłę. Niebawem trudno będzie smażącego się na patelni brytyjskiego lwa posądzać o jakąkolwiek siłę...

PROMOCJA SZPIEGÓW

Nie ma żadnych wątpliwości, że suma 100 milionów dolarów przekazana za podpisem Trumana na cele szpiegostwa i dywersji w ZSRR i krajach demokracji ludowej nie leży bezużytecznie w ciężko okutych szafach pancernych. Donosi o tym dziennik „New York Times" podając następującą wiadomość:

„21 grudnia na uniwersytecie w Syrakuzach (stan Nowy Jork), odbyła się promocja 93 oficerów i szeregowych lotnictwa wojskowego, stanowiących pierwszą grupę wykwalifikowanych specjalistów języka rosyjskiego, która przeszła intensywny 11-miesięczny kurs".

Jak wynika z dalszych informacji tegoż pisma, absolwenci kursu „studiowali" specjalny kurs historii, geografii i ekonomiki Związku Radzieckiego niezbędny „przy wykonywaniu zadań sił lotniczych". W okresie nauki słuchacze pozostawali na etacie lotnictwa wojskowego i kontynuowali wyszkolenie wojskowe. Podczas uroczystej promocji generał brygady Matthew Dakelman, kierownik wyszkolenia w lotnictwie wojskowym USA, oświadczył — jak pisze dziennik — że pierwsi absolwenci oraz słuchacze następnych roczników powinni wnieść „ważny wkład w dzieło obrony narodowej".

Z oświadczenia miejscowego dyrektora nauk Warrena Walsha wynika, że „ciało pedagogiczne" tej szkoły języka rosyjskiego składa się prawie w całości ze zdrajców swej ojczyzny — białogwardzistów. Podobno wśród emigracyjnych rozbitków na zachodzie zapanowało znaczne ożywienie — rozwijają się wspaniałe perspektywy „naukowej kariery" pod doświadczonym okiem mr. Walsha. Nie trzeba dodawać, że najważniejszą rolę wśród tych ponętnych perspektyw odgrywa judaszowy srebrnik — dolary z subsydiowanej obficie przez Wall Street kasy Departamentu Stanu.

RA.

PRZED SIEDMIU LATY W WARSZAWIE



Gdy patrzymy dziś na odbudowującą się Warszawę, na nowe domy Mirowa, MDM-u, Trasę W—Z, pierwsze wiercenia budowanego Metro, cofamy się myślą wstecz, do mroźnych, styczniowych dni sprzed siedmiu lat. Jakże inny widok przedstawiała wtedy Warszawa. Na jej ulicach nie było radosnych, śpieszących do pracy ludzi, nie dźwięczały dzwonki warszawskich tramwajów.

Ulice były puste i zamarłe. Czasem odezwał się gdzieś grzechot karabinu lub daleki wybuch pocisku. Nad zniszczonym miastem sunęły na zachód klucze Jaków i Iłów lecących tam, gdzie w popłochu wycofywały się główne siły armii hitlerowskiej.

Zburzone mury domów i liczne mogiły poległych warszawskich powstańców pokrywał śnieg. Wśród wypalonych szkieletów ścian szeleścił smutno wiatr.

Niemcy trzymali się na linii Wisły. Tu przygotowywana była niezwykle starannie wielka ofensywa wojsk radzieckich. Od jej rozmachu i siły uderzenia zależało ocalenie setek polskich miast i wsi.

14 stycznia znad środkowej Wisły I Front Białoruski dwoma uderzeniami, pierwszym — spod Warki i drugim od Jabłonny i Modlina, rozbił front niemiecki nad Wisłą.

I Armia Polska, walcząca u boku Armii Radzieckiej, otrzymała zadanie zdobycia stolicy w tym czasie, gdy sąsiednie armie radzieckie będą oskrzydlały Warszawę.

Pod dowództwem generała Popławskiego, 16 stycznia 1945 roku wojska polskie rozpoczęły natarcie.

Pod Jabłonną 2 Dywizja Piechoty sforsowała Wisłę po lodzie i przeprowadziła szybkie natarcie w kierunku Bielan.

Przy ujściu Pilicy przeszły przez Wisłę trzy Dywizje Piechoty i podążyły ku stolicy.

W nocy z 16 na 17 stycznia oddziały 6 Dywizji Piechoty sforsowały Wisłę. 16 pułk stojący naprzeciw Warszawy przebył rzekę w dwóch miejscach, po zniszczonych przęsłach mostu Kierbedzia oraz w rejonie Siekierek, gdzie rozbił nieprzyjacielską obronę i wkroczył przez Czerniaków do Śródmieścia. Natarcie polskich jednostek wspierał radziecki dywizjon pociągów pancernych.

Opór wroga na brzegu warszawskim osłabł. Hitlerowcy cofali się szybko do centrum miasta i na zachód. O ich szybkim odwrocie zadecydowało grożące im niebezpieczeństwo zamknięcia w pierścieniu przez wojska radzieckie.

Walki toczyły się na ulicy Podchorążych, Marszałkowskiej, Dobrej, Tamce, w rejonie Dworca Głównego i na skrzyżowaniu Nowego Światu i Alei Jerozolimskich, gdzie doszło do starcia z grupą czołgów hitlerowskich.

Na szczycie drapacza na placu Wareckim powiewała biało-czerwona flaga. O szybkim wyzwoleniu stolicy zadecydowała wspaniała operacja całego I Frontu Białoruskiego, dowodzonego przez Marszałka Konstantego Rokossowskiego.

Wyzwolona po tylu ciężkich walkach, kosztem olbrzymich ofiar żołnierza polskiego i radzieckiego, stolica była pusta i zniszczona.

Tymczasem już 17 stycznia z podmiejskich okolic zaczęli pojawiać się w mieście jego pierwsi mieszkańcy, odnajdując tylko ruiny swych domów.

Warszawa była wolna.

Dziewiętnastego stycznia w Alejach Jerozolimskich wśród szkieletów spalonych murów, na gruzach zniszczonej stolicy odbyła się pierwsza defilada Odrodzonego Wojska Polskiego, którą przyjął Przewodniczący Krajowej Rady Narodowej Bolesław Bierut. Udział w defiladzie wzięły 1 i 2 Dywizja Piechoty. W górze, nad miastem leciały myśliwce 1 pułku lotniczego „Warszawa".

Nieliczni jeszcze warszawiacy z radością witali swoich żołnierzy.

Spalone i zburzone miasto robiło wstrząsające wrażenie. Nie wiadomo było od czego zacząć, co wpierw trzeba robić? Były nawet głosy, żeby stolicę przenieść do Łodzi, a teren Warszawy ogrodzić i zachować jako dowód zbrodni hitlerowskiego faszyzmu.

Stało się jednak inaczej. Krajowa Rada Narodowa powzięła historyczną decyzję o utrzymaniu stolicy w Warszawie. Bohaterskie miasto zaczęło się odradzać.

Warszawa nie tylko wracała do życia, ale wykazywała hart i energię twórczą, jakiej nigdy przedtem nie znały jej dzieje w ciągu minionych czterech stuleci.

W ciągu czterech miesięcy od chwili wyzwolenia liczba mieszkańców Warszawy zwiększyła się o przeszło 200 tysięcy.

Nieocenioną i nigdy niezapomnianą pomoc okazał w tym najcięższym okresie naszemu miastu Związek Radziecki i Armia Radziecka, która nie tylko wypędziła okupanta, ale wraz z Wojskiem Polskim oczyściła miasto z min, granatów i pocisków, zbudowała w ciągu 8 dni most wysokowodny, przyspieszyła odbudowę mostów kolejowych, pomogła w zabezpieczeniu i uporządkowaniu taboru komunikacyjnego.

Już w kilka dnia po wyzwoleniu Rząd ZSRR i przyjaciel Polski Generalissimus Józef Stalin pospieszył miastu z pomocą aprowizacyjną w postaci poważnych zapasów mąki, zboża i innych produktów, ofiarował 500 domków fińskich oraz wiele niezbędnego i cennego sprzętu w tej liczbie i stację radiową dla Raszyna. Najlepsi specjaliści i inżynierowie radzieccy pomogli nam odbudować z ruin elektrownię, sieć wodociągową i kanalizacyjną.

Ta ofiarna i serdeczna pomoc — to pierwsza bratnia dłoń, która pomagała nam wskrzesić stolicę.

Dziś, w siedem lat po wyzwoleniu, Warszawa przedstawia inny widok. Mieszka w niej nowe życie i radosna twórcza praca. Z roku na rok rosną nowe domy, zakłady pracy, powstają całe nowe dzielnice.

Spalone zabytki naszej kultury zostały odbudowane i znów zdobią naszą stolicę. Zbudowaliśmy Trasę W—Z, Muranów, Mirów, MDM. Na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich i Nowego Światu tam, gdzie przed siedmioma laty hitlerowskie czołgi chciały zagrodzić polskim żołnierzom drogę do Warszawy stoi Dom Partii, przewodniczki naszego narodu, pod której sztandarami walczymy o nowe, lepsze i szczęśliwsze jutro.

Dziś, Drogi Czytelniku, gdy patrzysz na nowe domy, odbudowane gmachy szkół, Uniwersytetu, Trasę W—Z, gdy widzisz pracujących polskich robotników i radzieckie maszyny pomyśl przez chwilę jak to było siedem lat temu, kiedy u boku Armii Radzieckiej żołnierz polski bił faszystowskie hordy hitlerowców, pomyśl o tym jak ciężko było budować od nowa i jak pomógł nam w ciężkiej pracy nasz przyjaciel, Związek Radziecki.

Budujemy nowy, sprawiedliwy ustrój. Zwycięsko realizujemy nasze plany i nigdy nie pozwolimy, żeby znów faszystowskie hordy zniszczyły nam radosne życie.

Wtedy właśnie siedem lat temu, wśród styczniowego, mroźnego dnia na gruzach wyzwolonej Warszawy zaczęliśmy przecież nowe życie. I Ty i ja. — My wszyscy!

STANISŁAW WILCZYŃSKI

LOTNIK MUSI BYĆ CZUJNY

Imperialistyczny rząd amerykański przeznaczył sto milionów dolarów rocznie na popieranie szpiegostwa, sabotażu i dywersji w Związku Radzieckim i w krajach demokracji ludowej. Wiecie o tym, bo szeroko o tym pisała prasa, że imperialiści amerykańscy chcieliby w ten sposób uniemożliwić, lub przynajmniej opóźnić pokojowe budownictwo w naszych krajach, zdobywać ważne tajemnice wojskowe i państwowe, niszczyć fabryki i siać zamęt. Oczywiście państwo ludowe tępi bezlitośnie szpiegów i dywersantów i nie ma żadnych względów dla wrogów naszego narodu.

W walce ze szpiegami i dywersantami musimy pomóc państwu i my, młodzież lotnicza. Nie zapominajcie, że nasze lotnictwo budzi szczególne zainteresowanie imperialistów i dlatego musimy być na każdym kroku czujni i ostrożni, żeby żadna wiadomość nie przedostała się z naszych lotnisk, aeroklubów i fabryk lotniczych.

Pamiętajcie, że na lotnisku mogą znajdować się tylko ludzie, posiadający przepustki, a do hangaru mogą mieć wstęp tylko upoważnieni przez kierownika aeroklubu.

Oczywiście nie na wiele się zdadzą wszystkie środki ostrożności, jeżeli Wy sami nie będziecie jak najsurowiej przestrzegać tajemnicy. Wszelkie dane, choćby na pozór nieraz mało znaczące, jak ilość pilotów w klubie, miejsce przechowywania MPS, ilość zabudowań i hangarów— wszystko to są rzeczy, które stanowią bardzo pożądane informacje dla szpiegów. Na temat sytuacji w klubie nigdy nie rozmawiajcie w tramwaju ,pociągu, czy w jakimkolwiek miejscu publicznym. Pamiętajcie, że nazwiska instruktorów i w ogóle wszystko, co dzieje się w aeroklubie, szkole szybowcowej czy ośrodku treningowym jest tajemnicą.

Zdarzają się niekiedy wypadki, że pragniesz — przyznaj się, na pewno tak kiedyś było! — pochwalić się swoim lotem przed kolegami czy koleżankami, a przy okazji opowiadasz o aeroklubie, instruktorach, przebiegu szkolenia itp. Pamiętaj, że szpieg może słuchać, że idziesz w ten sposób na rękę naszym wrogom, którzy bardzo chcieliby zniszczyć wasze lotnisko, samoloty i w ogóle cały nasz kraj.

Na pewno czytałeś w prasie sprawozdanie z ostatnich procesów szpiegów amerykańskich, którzy nasłani do Polski zbierali wiadomości o naszych fabrykach, wojsku i lotnictwie.

Musisz więc być czujny i uważny, młody towarzyszu — pilocie.

Walka ze szpiegami trwa i będzie trwała tak długo, jak długo nie znikną na zawsze z naszej ziemi imperialiści i ich sługusi. Musisz wziąć w tej walce udział. Musisz podejść do niej bojowo, po zetempowsku.

Bądź czujny, towarzyszu pilocie!

PRAWDZIWY AKTYWISTA LIGI LOTNICZEJ

Do dalekiej, górskiej wioski przyjechał samochód Kina Ruchomego Nr 2. Kierowca samochodu ob. Józef Malik podchodzi do młodzieży, która zebrana wokół samochodu z niecierpliwością czeka na rozpoczęcie seansu filmowego.

— Chcesz zostać pilotem? — pyta stojącego z brzegu chłopca.

— O tak! — odpowiada uszczęśliwiony chłopak.

— Masz, przeczytaj — mówi ob. Malik wręczając chłopcu SiM i broszurkę propagandową Pozostali chłopcy także otrzymali kilka pism i broszur.

— Czy chcecie dowiedzieć się czegoś o naszym lotnictwie? — zapytuje następnie chłopców.

— Tak — odpowiadają chórem.

Ob. Malik zaczyna opowiadać. Mówi o Lidze Lotniczej, o rozwijającym się sporcie lotniczym, młodych robotnikach i chłopach, którzy latają na polskich samolotach, o szkoleniu lotniczym i modelarstwie.

Chłopcy słuchają z zainteresowaniem, pytają o warunki szkolenia, o pracę w modelarstwie.

Kim jest ob. Malik kierowca samochodu kinowego?

Jest wielkim miłośnikiem lotnictwa, któremu nie było danym zostać pilotem w przedwrześniowej Polsce.

Syn brukarza nie mógł należeć do aeroklubu, nie mógł się szkolić. Sport lotniczy był tylko dla wybranych.

Ob. Malik jest modelarzem.

Jako kierowca samochodu kinowego dużo jeździ po wioskach i osiedlach krakowskiego okręgu i popularyzuje lotnictwo i Ligę Lotniczą.

Rozwozi do najbardziej odległych zakątków Podhala czasopisma lotnicze, broszury i plakaty. Pomaga zakładać koła Ligi Lotniczej na wsiach, udziela wskazówek początkującym wiejskim modelarzom - chałupnikom.

Ob. Malik jest aktywistą Ligi Lotniczej i dobrze pojmuje swoje zadanie.

Aleksander Leonardi
Kraków

WSZYSCY CZŁONKOWIE KOŁA POWINNI PRACOWAĆ

W roku 1949 przy szkole Ogólnokształcącej TPD Nr 3 w Warszawie zostało założone Koło Ligi Lotniczej noszące numer 106 (Obecnie 43). Do koła zapisało się wielu uczniów i jedna uczennica (to znaczy ja). Przewodniczącym zarządu został kolega Rzepecki. Za jego działalności została wydana jedna tylko gazetka, która, niestety, nie cieszyła się dużym zainteresowaniem. Następne gazetki nie ukazały się. Zebrano trochę składek i dano paru członkom legitymacje LL. Na tym praca zarządu naszego koła zakończyła się. Członkowie zniechęcili się do pracy i nawet nie chcieli płacić składek.

W roku szkolnym 1951 zarząd koła został zmieniony, funkcję przewodniczącego objął kolega Okolski. Postanowiliśmy zacząć pracować lepiej. Plany mieliśmy „wspaniałe", lecz niestety, dotychczas nie zostały one zrealizowane. Dotąd zorganizowaliśmy tylko skoki z wieży. Miały być wyświetlane filmy o tematyce lotniczej, pogadanki o lotnictwie. Mieliśmy także zorganizować szkolenie na KWWL, ale, jak mi powiedziano „ktoś coś sknocił" i wszystko się zawaliło.

Zebrania koła odbywają się nieregularnie. Praca nasza leży.

Janina Andrzejczyk
Warszawa

List naszej korespondentki jest typowym przykładem zlekceważenia zadań stojących przed kołem LL i jego zarządem.

Bezsprzecznie, że za złą pracę Zarządu Koła odpowiada jego przewodniczący, ale praca koła opiera się nie tylko na pracy samego zarządu. Pracować winno całe koło, ale niestety, zapomnieli o tym członkowie z koła LL przy TPD Nr 3. Koło to nie wykonało swoich planów, bumeluje, a jego członkowie zachowują całkowitą bierność i tylko zniechęcają się do pracy — pisze nasza korespondentka...

Jeżeli koło nie pracuje, to znaczy, że Zarząd źle zorganizował jego pracę, nie potrafił nią odpowiednio pokierować. Ale dlaczego członkowie koła zamiast zainteresować się pracą zarządu, dopilnować, aby pracował jak należy, pomóc mu, zachowali całkowitą bierność, pozwolili na to, że koło wraz z zarządem bumelowało przez kilkanaście miesięcy?

Otóż ta bierność, Koledzy, jest przyczyną złej pracy Waszego koła. Dlatego też winę za bumelanctwo koła obok zarządu, który nie stanął na wysokości zadania — ponoszą także wszyscy członkowie.

Sytuacja w Waszym kole winna ulec jak najszybciej zmianie na lepsze. Wstyd jest przecież nie pracować i bumelować, kiedy tyle pozostało do zrobienia — kiedy wydajnie pracują inni.

Nie należy ograniczać swojej przynależności do koła LL do roli biernego członka. Musicie, Koledzy, natychmiast przystąpić do pracy, bojowo i po zetempowsku, odrobić stracony czas. Przeprowadzić KWWL, zrealizować wszystkie „zawalone" uprzednio plany i następnie napisać nam o tym jak pracowaliście. (red.).

KWWL W PAWŁOWIE

W grudniu odbyło się w Pawłowie otwarcie VI Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych, zorganizowanego przez Oddział Miejski LL w Katowicach. Dzięki aktywistom LL — przodownikom pracy Kopalni Węgla Zabrze-Wschód oraz Kierownictwu modelarni LL Nr 336 praca organizacyjna koła LL i modelarni stoi na wysokim poziomie. Obecnych na otwarciu KWWL było 25 młodych modelarzy, 4 przodowników pracy oraz przedstawiciele miejscowych organizacji społeczno-politycznych.

A. Cisowski
Katowice

„SREBRNE" I „ZŁOTE" LOTNICZKI



Maksymilianna Czmielówna (Śląski ALL)



Barbara Dankowska (Pomorski ALL). Niżej: Wanda Zajączkowska (Krakowski ALL)



W szybkim marszu naszej młodzieży lotniczej, która coraz liczniejszymi szeregami zdąża do osiągnięcia wyższych stopni wyszkolenia szybowcowego, dzielnie dotrzymują kroku i dziewczęta. Świadczy o tym ilość Srebrnych Odznak Szybowcowych, zdobytych w roku ubiegłym przez nasze młode lotniczki.

Do roku 1949 mieliśmy w Polsce ogółem jedenaście kobiecych Srebrnych Odznak. W roku 1950 siedem szybowniczek uzyskało legitymacje pilotów wyczynowych w postaci trzech mewek ze srebrnymi wianuszkami. A w roku 1951 liczba „srebrnych pilotek" wzrosła o dziesięć dalszych nazwisk, czyli w tej chwili mamy ich już dwadzieścia osiem.

Oto niektóre z tej dziesiątki: **Wanda Szemplińska i Danuta Żminkowska** — z Aeroklubu Warszawskiego, **Maksymilianna Czmielówna** — z Aeroklubu Śląskiego, **Maria Michalak i Janina Bugajewska** — z Aeroklubu Łódzkiego, **Benigna Ziemkowska** — z Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

Wszystkie są młodymi pilotkami, wyszkolonymi przeważnie w roku 1949, a Żminkowska między innymi nawet w roku 1950.

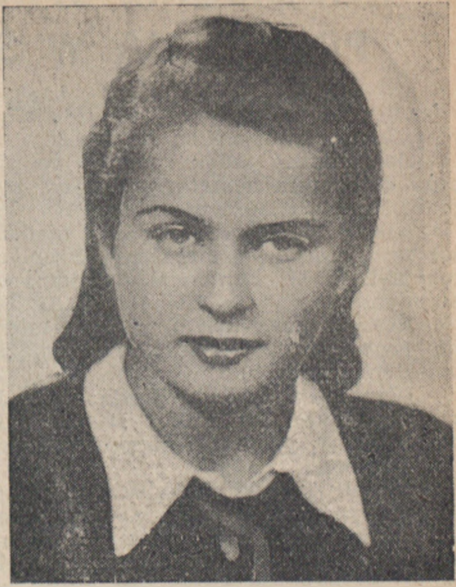
Ich szczególne warunki do Srebrnych Odznak, to pierwsze osiągnięte przez nie wyczyny szybowcowe i dlatego zasługują na podkreślenie. Dwudziestoletnia Danuta Żminkowska zapisała się w rejestrze wyczynowców przelotem 185 km, Ziemkowska i Czmielówna wykonały przeloty docelowe rzędu 65 km.

Te kilka podanych wyżej wyników świadczy, że wzrastająca stale ilość zdobytych przez dziewczęta srebrnych odznak, ma swoją przyczynę nie tylko w licznym udziale dziewcząt w naszym sporcie szybowcowym, ale również w starannym i gruntownym szkoleniu, jakie zapewnia im ludowe państwo.

Młoda szybowniczka — **Barbara Dankowska** uzyskała srebrną odznakę w roku 1950, a w lipcu 1951 roku zdobyła Złotą Odznakę Szybowcową, jako pierwsza kobieta w Polsce. Podobnie **Wanda Szemplińska,** która dopełniła srebrną odznakę w roku 1951, ma już w tej chwili spełnione oba warunki do odznaki złotej. Można też w tym miejscu przytoczyć rekordowe wyniki **Lucyny Wlazło** — młodej, znanej dzisiaj szybowniczki, która swoją Złotą Odznakę ma dopełnić jeszcze przewyższeniem, bo w roku 1950 uzyskała je na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem, co według regulaminu FAI nie może stanowić spełnienia warunku.

Jak więc widać, zastęp szybowniczek wyczynowych szybko rośnie wypełniając swymi nazwiskami rejestry tak srebrnych jak i złotych odznak szybowcowych. Należy tego naszym szybowniczkom pogratulować i przy okazji życzyć, żeby dopędziły pod tym względem swych kolegów szybowników.

(ter)



Benigna Ziemkowska (Śląski ALL)



Lucyna Wlazło (Warszawski ALL). Niżej: Ewa Nehay (Krakowski ALL)



RADZIECKIE ŚMIGŁOWCE PRZODUJĄ W ŚWIECIE

Ojczyzną śmigłowca jest Rosja. Stworzyły go prace rosyjskich i radzieckich uczonych.

Zagraniczne źródła podają, że pierwszy model latającego śmigłowca został zbudowany w Paryżu w roku 1784 przez Lunois i Bienvenue.

Nie był to jednak pierwszy model na świecie. Trzydzieści lat przed „wynalazkiem" Francuzów, genialny uczony rosyjski M. W. Łomonosow zademonstrował swą „maszynę aerodynamiczną" w Rosyjskiej Akademii Nauk.

Rozwój prac nad urzeczywistnieniem idei „uskrzydlonej śruby" jest nierozerwalnie związany z nazwiskami rosyjskich uczonych.

Wynalazca żarówki Rosjanin A. N. Łodygin przedłożył w roku 1869 Generalnej Dyrekcji Inżynierii szczegółowo przemyślany projekt śmigłowca. Nazwał on swą maszynę „elektrolot".

„Jeżeli do jakiejkolwiekbądź masy — pisał Łodygin — zastosować pracę śruby Archimedesa (siła wywierana na korpus maszyny, musi posiadać większą wartość niż przedstawia opór bezwładności ciała przeciwstawiający się działaniu tej siły), to kiedy siła śruby będzie większa od ciężaru masy, masa ruszy w kierunku siły..."

Elektrolot — był to cylinder metalowy, zakończony z jednej strony stożkiem, z drugiej strony — półkulą. Ta forma maszyny zapewniała jej opływowość. Na półkuli mieściła się „śruba powietrzna" — śmigło odchylające się na boki, które służyło jako ster. Drugie śmigło, poziome, znajdowało się nad elektrolotem i miało unosić go w powietrze. Według koncepcji Łodygina, nośne śmigło zmniejszając swe obroty będzie powodowało łagodne i bezpieczne lądowanie. Jako siłę poruszającą wynalazca zamierzał zastosować silniki elektryczne, zasilane przez specjalne akumulatory.

Projekt Łodygina był oryginalny i w swoim szczegółowym opracowaniu bardzo ciekawy. Jednak Generalna Dyrekcja Inżynierii odmówiła wyasygnowania środków na przeprowadzenie doświadczeń. Projekt Łodygina nie został zrealizowany.

W roku 1871 słynny rosyjski akademik M. A. Rykaczew, dyrektor Głównego Obserwatorium Fizycznego dokonał wielu doświadczeń ze śmigłem, wyniki których pozwoliły mu określić zależność między siłą użytą do napędu śmigła, a jego ciągiem.

W roku 1888 wybitny badacz rosyjski E. S. Fiodorow opublikował w kronice Rosyjskiego Towarzystwa Technicznego ciekawą pracę, w której dał ścisłą analizę matematyczną możliwości wykorzystania śmigieł w latających maszynach.

Mijały lata. Zagraniczni konstruktorzy usiłowali budować latające maszyny cięższe od powietrza, a w liczbie tych i śmigłowce, lecz maszyny ich pozbawione były jednej podstawowej cechy — zdolności latania.

Czym wytłumaczyć, że usiłowania ich nie osiągały pożądanych wyników?

Istota tkwiła w tym, że nie było wówczas uzasadnionej teorii lotu; konstruktorzy zmuszeni byli opierać się jedynie na doświadczeniach.

Radziecki śmigłowiec dwusilnikowy „Omega".



Trwałe fundamenty współczesnej aerodynamiki założył wielki rosyjski uczony, Mikołaj Jegorowicz Żukowski. Na początku naszego stulecia piastował on katedrę mechaniki w Moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej, a ponadto wykładał teorię lotnictwa. Szkoła ta zbudowała sposobem gospodarczym jedno z najlepszych w owych czasach laboratoriów aerodynamicznych. W tym laboratorium śmigłowiec przestał być zagadką.

Już w roku 1910 Rosjanin Borys Mikołajewicz Juriew uzyskał świadectwo ochronne (Nr 45212) na budowę śmigłowców własnej konstrukcji.

W maszynie tej (pierwszej na świecie) rozwiązano podstawowe problemy kierowania, bezpieczeństwa lądowania oraz złożonego ruchu naprzód. Maszyna posiada dwa śmigła: jedno wielkie, nośne, drugie małe — ogonowe.

Jeżeli śmigłowiec posiadałby tylko jedno śmigło nośne, obracałby się on wokół swej osi — małe śmigło ogonowe uniemożliwia mu te obroty. Schemat skonstruowanego przez Juriewa śmigłowca stał się bardzo popularny: stosuje go dziś dziesiątki firm za granicą.

Projekt Juriewa trzeba było przerabiać kilkakrotnie, bowiem brak było silników o potrzebnej mocy. Trudności zostały przezwyciężone — śmigłowiec został zbudowany i wysłany jako eksponat na Międzynarodową Wystawę Lotniczą i Samochodową w Moskwie w roku 1912.

Autor projektu został odznaczony złotym medalem.

Po wielkiej Rewolucji Październikowej w ZSRR nastąpił wielki rozwój prac naukowo-badawczych w dziedzinie lotnictwa. Wkrótce wznowiono również prace nad udoskonaleniem śmigłowca. Wówczas, gdy maszyny zagranicznych konstruktorów zaledwie odrywały się od ziemi, ZSRR posiadał już maszyny nowego, udoskonalonego typu.

W wyniku tych wznowionych prac został zbudowany śmigłowiec „CAGI — 1-EA" (CAGI — Centralny Instytut Aero-Hydrodynamiczny), który latał już w roku 1930. Wkrótce zbudowano jeszcze kilka doświadczalnych maszyn, włącznie z potężnym śmigłowcem o silniku 600 KM.

Dopiero w roku 1940 „amerykański" konstruktor, emigrant białogwardyjski Sikorski, który widział śmigłowiec Juriewa na wystawie moskiewskiej w roku 1912, przystąpił do „tworzenia" śmigłowca własnej konstrukcji. W pierwszych swych maszynach z niewiadomego powodu unikał on zastosowania automatu krzywkowego Juriewa, lecz wrótce zmuszony był przyznać, że bez tego przyrządu — śmigłowiec nie może latać.

W roku 1931 wszystkie „osiągnięcia" zagranicznych konstruktorów sprowadzały się do następujących wyników: maksymalna wysokość lotu — 16 metrów, najdłuższy czas lotu — około 9 minut, wówczas, gdy radziecki lotnik prof. A. M. Czeremuchin na śmigłowcu „CAGI — 1-EA" osiągnął pułap 100 metrów i przebywał w powietrzu 12 minut. Dnia 14 sierpnia 1932 r. radziecki śmigłowiec osiągnął wysokość 600 metrów, a „światowy" rekord zagraniczny osiągnięty przez Włocha Askanio wyniósł zaledwie 18 metrów.

Byli za granicą i inni wynalazcy. W roku 1925 w Niemczech osobnik o nazwisku Koschel zgłosił „wynalezienie" śmigłowca, domagając się patentu. Pracownicy Centralnego Instytutu Aero-Hydrodynamicznego zapoznawszy się z projektem Koschela byli po prostu oburzeni. Okazało się, że Niemiec bezczelnie skopiował schemat rosyjskiego śmigłowca, opracowany piętnaście lat wstecz, naśladując przy tym wszystkie obliczenia.

Amerykanie reklamują ostatnio „najnowsze osiągnięcia" w technice konstrukcji śmigłowca: wirnik z wąskimi łopatkami. Nie jest to już nowością — Juriew zaproponował tę innowację jeszcze w roku 1933.

Radzieccy uczeni nie poprzestają na dotychczasowych osiągnięciach. Jeszcze przed Wielką Wojną Narodową doszli do przekonania, że śmigłowiec z dwoma nośnymi śmigłami będzie bardziej stateczny i wygodniejszy w pilotowaniu, a najważniejsze, że będzie bezpieczniejszy. Opierając się na tym, Juriew, i inż. I. P. Bratuchin zbudowali dwurotorowy śmigłowiec „Omega", za który przyznano im premię Stalinowską.

Zbudowanie „Omegi" stanowiło nowy, wielki krok naprzód. Był to pierwszy na świecie śmigłowiec dwusilnikowy z dwoma śmigłami nośnymi. W Ameryce podobne śmigłowce pojawiły się dopiero znacznie później. Obecnie radzieccy uczeni, nieustannie pracując nad udoskonaleniem konstrukcji śmigłowca, dali swej ojczyźnie nowe maszyny wyróżniające się oryginalnością i celowością konstrukcji oraz doskonałymi właściwościami lotnymi. Jedną z tych jest śmigłowiec skonstruowany przez inż. Michała Milla.

oprac. St. Macur

ŚMIGŁOWIEC POLSKIEJ KONSTRUKCJI JUŻ LATA



WIESŁAW GÓRNICKI

Czy widzieliście kiedyś śmigłowiec? No, tak, na zdjęciu. Wiecie już z pewnością, że śmigłowiec nie ma ani skrzydeł, ani śmigła, posiada natomiast ogromny wirnik, obracający się w płaszczyźnie poziomej. Wiecie, że może startować i lądować zupełnie pionowo, bez rozbiegu. Aha, może jeszcze „stać“ w powietrzu i — to już chyba nie wszyscy z Was wiedzą — może trochę latać „w tył“, czego na zwykłym samolocie zrobić nie można.

Otóż możemy Was z radością poinformować, drodzy Czytelnicy, że niedługo będziecie mogli zobaczyć śmigłowiec już nie na zdjęciu w SiM-ie i nie w kronice filmowej, a na własne oczy. Co więcej — będzie to śmigłowiec polskiej konstrukcji. Zespół konstruktorski Głównego Instytutu Lotnictwa w Warszawie — prof. dr Zbigniew Brzoska, inż. Bronisław Żurakowski i inż. Tadeusz Chyliński — skonstruował prototyp pierwszego polskiego śmigłowca. Po wielu bardzo uciążliwych i długotrwałych próbach, po mnóstwie doświadczeń i żmudnych badań w locie, SP — GIL — bo tak się nazywa nasz pierwszy śmigłowiec — odbywa już loty nad Warszawą, budząc zrozumiałe zainteresowanie wśród przechodniów, a z nadejściem bardziej sprzyjającej pory roku będzie lądował na większych placach miasta.

Nie myślcie, że SP—GIL było łatwo skonstruować. Nic podobnego. Jest to pierwsze tego rodzaju przedsięwzięcie w Polsce. Konstruktorzy mieli do dyspozycji bardzo niewiele materiałów z zakresu konstrukcji śmigłowców i w wielkiej mierze zdani byli na własne siły nie tylko w budowie SP—GIL, ale i w rozwiązywaniu szeregu zawiłych problemów ogólnych. Przy wydatnej pomocy załogi robotniczej, śmigłowiec przeszedł i przechodzi nadal przez niezliczone próby. Ileż to rzeczy zmieniono i ulepszono w wyniku prób, czegóż to nie dokonywano z tą poczciwą, trochę niezgrabną maszyną! Ważono ją i mierzono nieskończoną ilość razy, filmowano ruch wirnika, przykuwano do stałego stojaka, na koniec kazano robić „szury“ i „skoki“, jak młodemu pilotowi w szkole szybowcowej, zanim inż. Żurakowski, a później — pierwszy w Polsce licencjonowany pilot śmigłowcowy, Wiktor Pełka, nie wznieśli się na niej w powietrze.

Jesteście ciekawi, jak wygląda SP—GIL i jak się go prowadzi? Co do sterowania, to zajrzyjcie do artykułu obok, napisanego przez oblatywaczy śmigłowca, a na razie chodźcie razem z nami do hangaru warsztatowego, w którym znajduje się nasz śmigłowiec — chluba polskich robotników i inżynierów lotniczych.

Oto i on. Kadłub, mieszczący w sobie kabinę pilota, silnik oraz osprzęt silnikowy i kończący się długim „ogonem“, osadzony jest na wysokim podwoziu. Chcąc zajrzeć do wnętrza kabiny, trzeba stanąć na specjalnym stopniu. Nad głową — ogromne łopatki wirnika, które obracając się tworzą koło o średnicy czternastu metrów. Prostopadle do nich, co trochę niewyraźnie widać na zdjęciu, zamocowane są króciutkie łopatki sterujące, służące przede wszystkim pilotowi do sterowania tzw. cyklicznej zmiany skoku (o tym napiszemy osobno, bo to nie takie proste), a po wtóre zwiększające stateczność śmigłowca w czasie ruchu. Wyobraźcie sobie, co by to było, gdyby po dodaniu gazu śmigłowiec zaczął się nagle chybotać i kiwać na wszystkie strony, drwiąc sobie z wysiłków pilota? A śmigłowce mają niestety te brzydkie narowy i ogromną zasługą naszych konstruktorów jest, że SP—GIL okazał się „porządną“ i „posłuszną“ maszyną.

Nie wszyscy zapewne wiecie, że w czasie lotu cały śmigłowiec, razem z pilotem, silnikiem i ładunkiem... wisi. Tak jest, wisi, zaczepiony na wale obracającego się wirnika i dlatego obliczenia konstrukcyjne i wytrzymałościowe śmigłowców są dodatkowo skomplikowane, nie mówiąc już o trudnościach z pokonaniem zasadniczych wrogów wiropłatów: o drganiach, zwężonym zakresie stateczności dynamicznej, kłopotach z chłodzeniem silnika i instalacji paliwowo - olejowych.

A czy wiecie do czego służy to małe śmigiełko ogonowe, również niezbyt dobrze widoczne na zdjęciu, a tak nieszczęśnie nazywane przez niektórych „żyrodyną“? To urządzenie, równoważące moment obrotowy wirnika. Brzmi to bardzo „uczenie“, ale jest i bardzo proste: gdyby nie obracanie się (dzięki napędowi z silnika) śmigiełka ogonowego, cały śmigłowiec kręciłby się w tę samą stronę, w którą obraca się wirnik.

Zajrzyjmy teraz do kabiny pilota, bo, zdaje się, ta Was najbardziej interesuje. Otóż i tu jest drążek, jak w szybowcu, ale — uwaga! — ruch drążkiem do przodu nie powoduje obniżenia lotu, a po prostu — śmigłowiec leci do przodu. — No, dobrze — zapytacie — co się stanie w takim razie, jeżeli ściągniemy drążek do siebie? Nic prostszego: śmigłowiec poleci do tyłu. To samo, jeżeli przechylimy drążek na boki: leci na prawo, albo na lewo.

Ruch śmigłowca do góry i na dół uzyskujemy dzięki przesunięciu dźwigni gazu, sprzężonej z urządzeniem zmiany skoku wirnika. Skręty wokół osi pionowej, podobnie jak w samolocie, uzyskujemy przez ruch orczyka.

Poza tym w kabinie są dźwignie do regulacji płaszczyzny obrotu śmigiełka ogonowego, napędu sprzęgła i szereg innych, o których szerzej napisali Wam piloci-oblatywacze.

×

Pierwszy polski śmigłowiec jest na prawdę wielkim osiągnięciem naszych konstruktorów. Polska Ludowa stworzyła im najlepsze warunki pracy, a wyniki jej mamy już przed oczyma.

A może i Ty, młody Czytelniku, chciałbyś zostać konstruktorem śmigłowców? Uczelnie lotnicze czekają na Ciebie!





JAK OBLATYWALIŚMY SP-GIL

A. ABŁAMOWICZ i W. PEŁKA

Oblatanie prototypu jest najciekawszym odcinkiem pracy pilota - oblatywacza. Jednak — prototyp prototypowi nierówny. Na przykład wykonanie pierwszych lotów na prototypie szybowca „Mucha-ter“ nie można nawet porównywać z oblataniem prototypu „Kaczki“ czy „Nietoperza“. Podobnie oblatanie prototypu „Zucha-2“ na pewno było łatwiejsze od oblatania „Misia“.

Prawdziwym problemem okazało się dopiero oblatanie śmigłowca. Zapytacie na pewno: dlaczego? Powodów było wiele.

Przede wszystkim jest to pierwszy polski śmigłowiec. Po drugie żaden z naszych pilotów nie latał dotychczas na żadnym śmigłowcu. Stanęły przed nami dwie wielkie niewiadome: pilot i maszyna. Technika pilotażu śmigłowca jest całkowicie inna niż technika pilotażu samolotu czy szybowca. Nawyki pilota samolotowego mogą czasami okazać się zgubne w czasie prowadzenia śmigłowca, nie mówiąc już o tym, że na przykład reagowanie sterami na „zwis“ w samolocie powoduje w wypadku śmigłowca lot w bok, a nie podniesienie z przechylenia. Zresztą o tym napiszę dalej. Aby powyższe uwagi nie były gołosłowne — zapoznajmy się w ogólnym zarysie z techniką pilotażu śmigłowca.

Pilot śmigłowca ma do dyspozycji — dźwignię gazu, dźwignię zmiany skoku, drążek sterowy, który również zmienia kąty natarcia łopatek wirnika, nie powodując jednak zmian całkowitego wyporu wirnika oraz orczyk, którym zmieniając kąt natarcia tylnego („ogonowego“) śmigła powoduje utrzymanie kierunku — zapobiegając obracaniu się całego śmigłowca na skutek działania momentu obrotowego głównego wirnika.

A teraz kilka słów o sterowaniu śmigłowcem.

Ruch dźwignię gazu, która może mieć postać pokrętnej rączki jak np. na motocyklu, powoduje otwarcie przepustnicy i co zatem idzie zwiększenie obrotów silnika. Ruch dźwignią skoku reguluje kąt natarcia łopatek wirnika. Zwiększenie skoku powoduje przyrost siły nośnej, zmniejszenie zaś — spadek. Należy jednak pamiętać o tym, że zwiększenie skoku przy stałym otwarciu przepustnicy powoduje także spadek obrotów. Ruchy drążkiem „na siebie“ i „od siebie“ powodują pochylenie płaszczyzny obrotu wirnika, co w efekcie daje pochylenie całkowitej siły nośnej, a zatem daje składową poziomą, która pozwala wykonywać lot w przód lub w tył(!) Wychylenie drążka na boki powoduje przechylenie płaszczyzny obrotu wirnika, co daje składową poziomą całkowitej siły nośnej, skierowaną w bok, a zatem umożliwia lot w bok. Ruchy orczykiem powodują tak jak w samolocie zmiany kierunku (poprzez zwiększenie lub zmniejszenie kąta natarcia tylnego śmigiełka).

Po tych najogólniejszych uwagach wiemy już czym dysponuje pilot śmigłowca. I my wiedzieliśmy to wszystko przed pierwszymi lotami, jednak pomiędzy „wiem“ a „umiem“ jest duża różnica. Nie było więc w zasadzie żadnej niespodzianki w tym, co spotykało nas w pierwszych lotach, jednak przeżywanie pewnych „dziwnych“ — a właściwie wcale nie dziwnych, lecz nieznanych nam dotąd zjawisk — dawało wiele emocji.

Na nowe wrażenie nie trzeba było długo czekać. Już próbie silnika na ziemi pojawiało się nieznane nam dotąd zjawisko „lekkości“ maszyny, to jest skłonności do uniesienia się w górę, znanej chyba tylko baloniarzom.

Również kołowanie kryło w sobie niespodzianki. Zupełnie nowym był dla nas fakt, że kołować mogliśmy równie dobrze wprzód jak i w tył. Gdyby śmigłowiec posiadał „fortepianowe“ kółko, można by na nim kołować również i na boki. A kołowanie na śmigłowcu jest trudniejsze niż na samolocie. Ponieważ wirnik daje już siłę nośną i to dość znaczną ($O < P_z < G$) **gdzie Pz — siła** nośna, a G — ciężar śmigłowca), więc równowaga jest prawie że chwiejna i każdy boczny podmuch może grozić przewróceniem maszyny.

Oczywiście nie zaczęło się od razu od lotów. Na pierwszy ogień poszło „podskakiwanie“, „loty w miejscu“ z przytrzymywaniem przez ziemną obsługę (nie ma narazie w polskim słownictwie lepszego wyrażenia na określenie utrzymywania się w powietrzu przy prędkości poziomej $V=O$ i pionowej $W=O$).

Podskoki te miały na celu orientacyjne sprawdzenie sterowności i stateczności, działania silnika, wytrzymałości łopat wirnika itp. Próby z przytrzymywanymi „lotami w miejscu“ pozwoliły na nieco już dokładniejsze sprawdzenie sterowności — reagowania wirnika na wychylenie drążka.

Sprawa była tym trudniejszą, że do wysokości 4—5 m odczuwało się wyraźnie wpływ bliskości ziemi w postaci utrudnionej sterowności i wyraźnej „niechęci“ śmigłowca do wykonania ustalonego lotu w miejscu. Zresztą w ogóle przy lotach „w miejscu“, a raczej przy prędkości względem powietrza równe O ($V_{pow}=O$) sterowność jest znacznie gorsza, a opóźnienia w sterowaniu duże. Opóźnienie to jest znacznie większe, niż na samolocie czy szybowcu.

Zresztą większość nawyków jakie posiada przyszły pilot śmigłowca staje się nie tylko niepotrzebna, ale nawet wysoce niepożądana.

Siadając do śmigłowca należy na przykład zapomnieć, że zmniejszenie prędkości prowadzi do przeciągnięcia; ba, na śmigłowcu można nawet lecieć tyłem czy bokiem. Należy również zapomnieć, że ze zwisu wyprowadza się przez wychylenie w przeciwną stronę drążka, bowiem powoduje to lot w bok w stronę przeciwną zwisowi itp. Natomiast trzeba pamiętać, że latać powinniśmy przy stałych obrotach wirnika,

gdyż zmiana obrotów powoduje zmianę momentu obrotowego wirnika, a w konsekwencji konieczność parowania nogami obrotu śmigłowca dookoła osi pionowej. Z tym wiąże się umiejętność posługiwania się „gazem" i „skokiem" równocześnie. Zwiększeniu skoku powinno towarzyszyć — zwłaszcza przy starcie — zwiększanie otwarcia przepustnicy i odwrotnie.

Na śmigłowcu można również startować, co w praktyce najczęściej się stosuje, z rozbiegiem. W ogóle pułap śmigłowca jest znacznie większy przy locie „ukośnym" niż pionowym. Może nawet się zdarzyć, że śmigłowiec w pewnych warunkach nie będzie w stanie wystartować „pionowo", a w locie ukośnym osiągi jego będą zupełnie dobre.

Powróćmy jednak do wrażeń z lotów na śmigłowcu. Typową trudnością dla pilota samolotowego jest uświadomienie sobie prędkości pionowej przy stromym schodzeniu z wysokości. Tłumaczy się to prawdopodobnie tym, że nie ma się tu do czynienia z ustalonym kątem lotu ślizgowego, lub raczej kąt ten jest tak duży (bliski lub równy 90°), że jest go trudno ocenić.

Po tym wszystkim co Czytelnik już w niniejszym artykule przeczytał, widać, że piloci samolotów czy szybowców nie powinni w zasadzie latać na śmigłowcu, gdyż różnice pilotażowe są znaczne. Mimo wszystko jednak z całą pewnością takie cechy pilota samolotowego jak „obycie z powietrzem", umiejętność nawigowania i inne, są pomocne również w lataniu na śmigłowcu.

Aby uzupełnić niniejsze szczupłe uwagi o pilotowaniu śmigłowca, należy wyjaśnić jeszcze sprawy ewentualnego wypadku z powodu uszkodzenia wirnika lub przerwania pracy silnika.

Uszkodzenie bodaj jednej łopaty wirnika prowadzi najczęściej do złamania również drugiej — i trzeciej, a w konsekwencji zmusza załogę do spuszczenia śmigłowca na spadochronach — chyba, że uszkodzenie jest niewielkie, to jest nie wpływa w sposób zasadniczy na wytrzymałość łopat, ani też nie prowadzi do nadmiernego spadku obrotów.

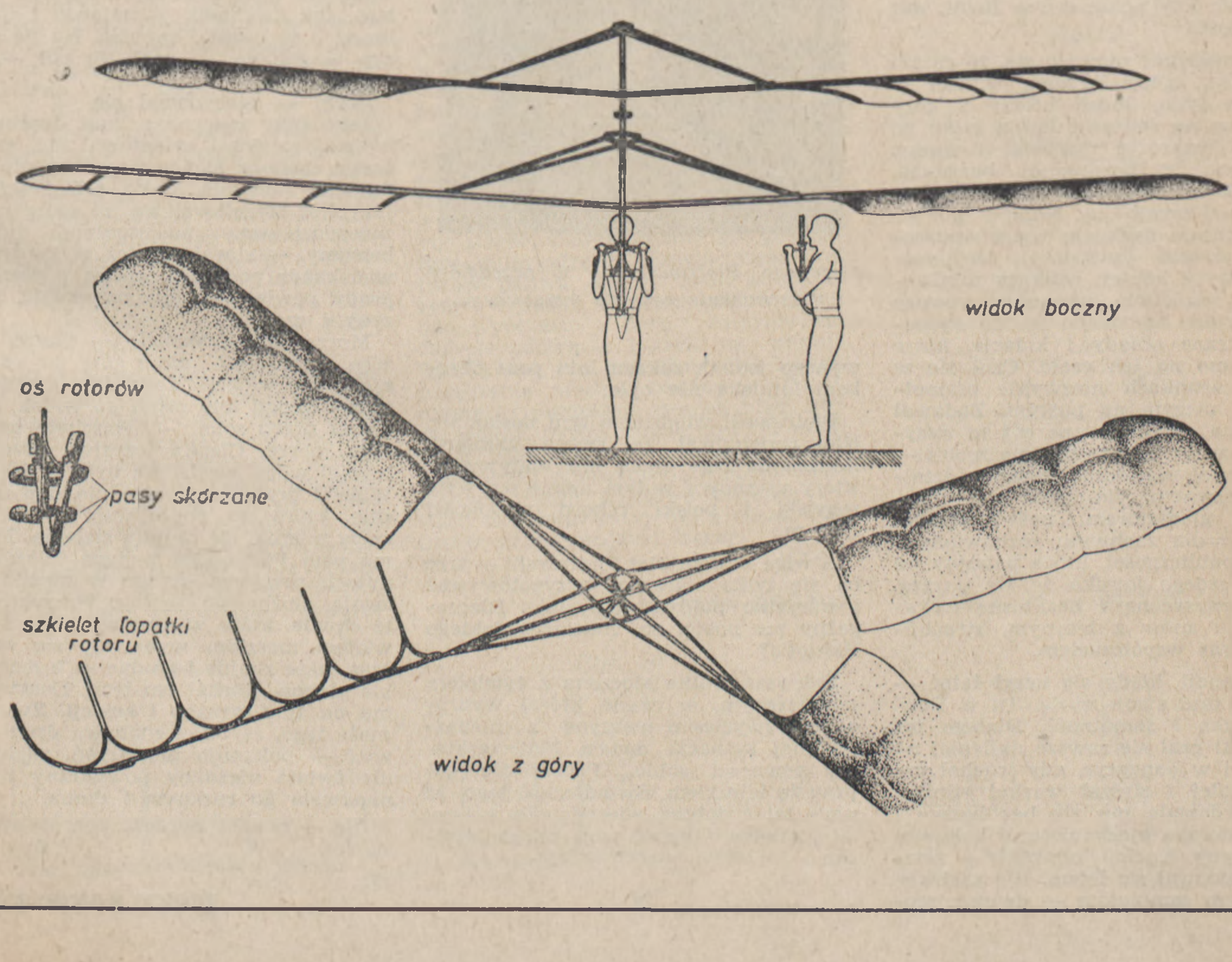
Druga ewentualność — przerwanie pracy silnika, nie jest dla śmigłowca niebezpieczna pod warunkiem, iż pilot w porę się zorientuje i przejdzie w dość stromy lot ślizgowy na autorotacji z ustawieniem wirnika na „mały skok". Zwlekanie z przejściem na „mały skok" w wypadku uszkodzenia silnika może doprowadzić do niebezpiecznego spadku obrotów, a w konsekwencji do połamania wirnika i konieczność opuszczenia śmigłowca na spadochronie.

Lądowanie na autorotacji odbywa się w ten sposób, że w pobliżu ziemi zmniejsza się kąt lotu ślizgowego i kosztem obrotów zwiększa się skok co pozwala na zmniejszenie opadania i łagodne lądowanie śmigłowca.

Wiadomości zawarte w powyższym artykule, zresztą bardzo fragmentaryczne i niepełne, mogą mieć pewną wartość jedynie dlatego, że są spostrzeżeniami ludzi zapoznających się z pilotażem śmigłowca i to bez pomocy instruktora, a zatem dają najlepsze odbicie tych wszystkich cech śmigłowca, które odróżniają go od wszystkich innych statków powietrznych.

PIERWSZY POLSKI ŚMIGŁOWIEC CZESŁAWA TAŃSKIEGO

(opis na stronie 46)



PIERWSZY POLAK – REKORDZISTA ŚWIATA

Jesteśmy Polakami — uparcie twierdzili Piotrowski z kolegą. Piotrowski jako były marynarz wiedział doskonale, że Francuzi (i zresztą nie tylko oni, charakterystycznym to było także dla Niemców, czy Anglików) — słabo orientowali się w geografii świata, a szczególnie narodów słowiańskich, nie mówiąc już o tym, że nie znali historii narodów, chociażby tylko pobieżnie Obaj Polacy stali jednak konsekwentnie przy swoim. Po dwutygodniowym targu Francuzi musieli ustąpić. Aeroklub Francji, który rejestrował wówczas wszystkich pilotów na świecie, zapisał w swych kartotekach pierwszych dwóch polskich pilotów sportowych.

Grzegorz Piotrowski został 195-tym pilotem świata. Było to 20 sierpnia 1910 roku.

III.

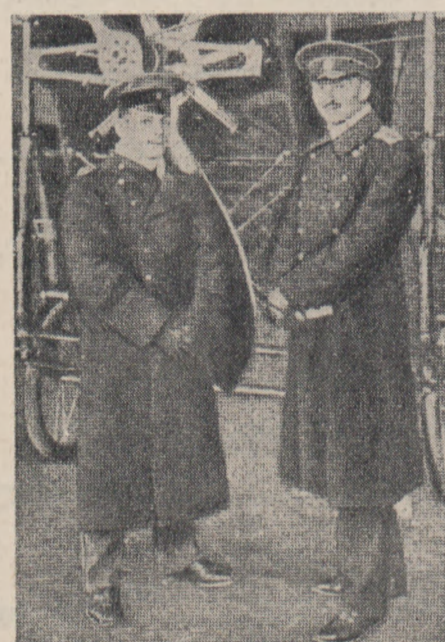
Po powrocie z Francji Piotrowski nie czuł się dobrze w Rosji. Nigdy nie lubił czczych pochwał, nie znosił karierowiczostwa, a tu tymczasem prasa trąbiła hymny pochwalne na cześć pierwszych lotników. Zamieszczono zdjęcia, życiorysy, wywiady — roztoczono wokół Piotrowskiego i pięciu innych rosyjskich pilotów (którzy przeszli razem z nim przeszkolenie we Francji lub nauczyli się sztuki latania od pilotów francuskich, odbywających w tym czasie loty pokazowe w Rosji) mit niezwykłości.

Piotrowskiemu zdawało się, że carski Petersburg, żądny wrażeń, widział w lotnikach tylko ludzi, którzy z góry skazani są na śmierć i latają tylko po to, aby dostarczyć rozrywki i emocji rozbawionej i bezdusznej burżuazji. Zdanie, jakie panowało wówczas o lotnikach, irytowało go. Nudziły go jałowe salonowe dyskusje, które zmuszony był czasem prowadzić, beztreściwe zachwyty kobiet, referaty ministerialne o lotnictwie, wspaniałe powozy i auta, które oddawano im do dyspozycji, huczne obiady i kolacje, które wyprawiano na ich cześć. Czuł się w takich warunkach niezwykle osamotniony — niczym na pustyni. Zadawał sobie stale pytanie — po cóż to wszystko? Przecież jeszcze nic nie zrobił — nie wykazał się dotąd żadnym lotniczym wyczynem. Nie chciał być nowoczesnym gladiatorem, poświęcającym swe życie dla zachwytu rozbawionych tłumów publiczności, które patrzyły na popisy każdego lotnika ze źle ukrytą, nigdy nienasyconą i bezlitosną ciekawością, to znów z biernym, strachliwym nieraz współczuciem.

We Francji, kiedy się uczył latać — w pracy czuł swoje życie. Tu w Rosji czuł pustkę i samotność. Dlatego też Piotrowski czuł się zawsze najlepiej na lotnisku i w hangarze, gdy wąchał rycynowy olej i słyszał warkot silnika. Życie wydawało mu się bez barwy i sensu wówczas, kiedy nie czuł koło siebie maszyny. Kochał lotnictwo — zawsze rozkoszował się lotem. Był zachwycony swym samolotem — dwumiejscowym Bleriot'em o 50-konnym silniku „Gnome". Wydawało mu się wówczas, kiedy leci, że siedzi na grzbiecie wielkiego silnego ptaka, który posłuszny jego woli — niesie go w niezmierzoną dal — hen, na krańce świata.

A Piotrowski chciał latać daleko — zdobywać żywioły i powietrzne szlaki. Lotnisko wydawało mu sie stanowczo ciasne. Nikomu o tym nie mówił, ale w duchu myślał, żeby odbyć jakiś dalszy lot — podróż samolotem.

Organizatorom tzw. „pierwszego wszechrosyjskiego meeting'u lotniczego" wcale do głowy nie przychodziło, aby który z pilotów mógł wykonać lot poza obręb lotniska. Nie wchodziło to zreszta w program imprezy. Zdecydowanego jednak zakazu lotu poza obrębem lotniska nie było.



Grzegorz Piotrowski — w przeddzień ustanowienia rekordu światowego

Piotrowski wiedział o tym doskonale. Nie rezygnował ze swego zamiaru. Bodźca do tego dodał mu Matyjewicz, który ustanowił w tym czasie pierwszy rosyjski i polski rekord wysokości 1200 m.

A więc — pomyślał Piotrowski — trzeba się tylko starannie przygotowywać i wszystko pójdzie pomyślnie. Dlaczegożby nie pobić, no, chociażby takiego Bleriot'a?

Pierwsza walka stoczona z żywiołem powietrznym, w czasie której wyprowadził zwycięsko maszynę z niebezpiecznej sytuacji, dodała Piotrowskiemu pewności siebie. Poczuł się naprawdę lotnikiem. Świadomość tego, że umie latać dobrze, zdecydowała o tym, że postanowił lecieć poza obręb lotniska...

Nadszedł 22 września 1910 roku. Dzień był pogodny. Już od wczesnych godzin rannych Piotrowski był na lotnisku. Razem ze swym mechanikiem pracował nad montowaniem silnika, który uprzednio wykazał poważne defekty, tak, że Grzegorz przez kilka dni nie brał udziału w pokazach. Około 16-tej po południu przeprowadzili próbę silnika. Pracował znakomicie. Postanowiono od razu wypróbować maszynę w powietrzu. Piotrowski „zgłodniały" był powietrza. Kilkudniowa przerwa w lotach pobudziła tylko jego emocję. Był to dzień, w którym na lotnisku zgodnie z regulaminem meeting'u odbywały się loty z pasażerami. Grzegorz był uważany za dobrego lotnika — toteż miał zapisaną długą kolejkę pasażerów. Nie namyślał się. Zabrał pierwszego z brzegu i wystartował. Pierwszym zamiarem pilota było wykonanie jedynie próbnego lotu, celem wypróbowania silnika. Ale kiedy po pierwszym okrążeniu Piotrowski zobaczył siną taflę morza i w świetle zachodzącego słońca, ujrzał z daleka zarysy fortów Kronsztatu, przyszła dawno wymarzona — szalona, jak na owe czasy myśl — lecieć do Kronsztatu! 37 kilometrów nad morzem — szybko pracowała myśl. — Maszyna w porządku. Pogoda dobra. Samopoczucie jak najlepsze, a więc... Tak, ale — przemknęło jak błyskawica — benzyna? To go na pewien moment pohamowało. Ile miał benzyny? Nie był przy tym, jak mechanik ją nalewał i zapomniał o to później zapytać. Na ile starczy — godzina — pół? Na pół — na pewno.

Lecę! — zdecydował się.

Jako były marynarz, znał doskonale morską zatokę i orientował się, że w czasie zachodu słońca pogoda nigdy się tam nie zmienia. Jako doświadczony już pilot orientował się, że może zajść niespodziewana ewentualność braku benzyny — starał się też wykorzystywać każdy podmuch wiatru i wszelkie prądy powietrzne, aby oszczędzić benzyny i czasu.

Morze znał doskonale — przeżył na nim sporo lat, ale z góry go jeszcze nigdy nie widział. Toteż tym razem — mimo emocji lotu olśnił go widok, jaki ujrzał przed soba. — Właściwie to nie było morze. Cienka warstwa przeźroczystej wody wcale nie była widoczna. Widział prawie bezpośrednio dno morskie, które raz pokazywało piasek, to znów mieniło się ciemną zielenia. I mimo woli Piotrowski w tych kilku minutach przebiegł szybko w myśli całą swoją służbe na morzu. Przypomniał te chwile, które w upartej walce z żywiołem morskim wydawały się wowczas takie znojne i trudne — a dziś jakie piękne. Kochał ten trud. Dostarczył mu on tylu wrażeń i emocji. Świadomość tego, że teraz zdobywa drugi żywioł — pokonuje przestrzeń, zdobywa dla świata nieznany powietrzny szlak, napawała go rozkoszą i dumą.

Ale — musiał zwracać baczną uwagę na lot. (c. d. n.)

(3)

JERZY KONIECZNY

×

HAMOWANIE SILNIKA LOTNICZEGO (2)

INSTALACJA PALIWOWA HAMOWNI

Instalacja paliwowa hamowni jest bardzo prosta w swej konstrukcji. Rysunek Nr 7 pokazuje nam schematycznie jej zasadnicze elementy. Na górze, ponad poziomem silnika, mamy trzy kilkusetlitrowe zbiorniki na paliwo. Winny one znajdować się w osobnym pomieszczeniu ze względu na bezpieczeństwo pracy. Każdy ze zbiorników musi mieć specjalny wziernik, by móc widzieć ile jest w nim paliwa. W zbiorniku pierwszym, który jest mniejszy od pozostałych, znajduje się paliwo nieetylizowane, w drugim — benzyna z olejem, w trzecim — benzyna etylizowana. Silnik w czasie próby pracuje na tych wszystkich paliwach.

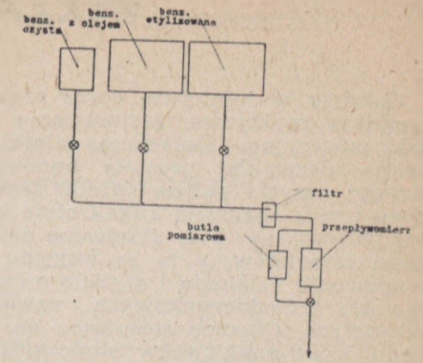
Chcąc silnik zapuścić, otwieramy kran od zbiornika z paliwem nieetylizowanym. Na tym paliwie jest nam o wiele łatwiej go uruchomić, niż na etylizowanym. Jednak nie możemy dawać wtedy dużych obrotów, gdyż będą następować detonacje. Przy końcu próby silnika, gdy mamy go już odesłać do zakonserwowania, przełączamy znów na paliwo nieetylizowane, by po prostu przepłukać całą instalację benzynową silnika i w ten sposób uwolnić ją od szkodliwego działania czteroetylku ołowiu, znajdującego się w paliwie etylizowanym. Podczas docierania silnik pracuje na benzynie z olejem. Natomiast na paliwie etylizowanym przeprowadzamy zasadnicze próby silnika.

Od tych trzech zbiorników paliwo odprowadzane jest poprzez osobne przewody, które zbiegają się potem w jeden. Przez otworzenie jednego z kranów na paliwo nieetylizowane, by po przewodem do filtru benzynowego (rys. Nr 8). Filtr ten — to po prostu dwie cylindryczne siatki miedziane (1) umieszczone w specjalnym korpusie z duraluminium (2). Paliwo przechodząc przez te siatki zostaje bardzo dokładnie oczyszczone z wszelkich zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia te zbierają się w tzw. odstojniku (3), z którego za pomocą specjalnego urządzenia (4) możemy je łatwo usunąć. Z filtru benzyna przechodzi poprzez przepływomierz do silnika.

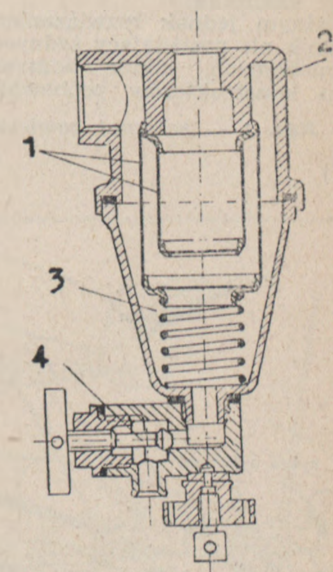
Przepływomierz jest to przyrząd, który pokazuje nam ile paliwa (w litrach na minutę) w danej chwili zużywa silnik. Sama konstrukcja przepływomierza jest skomplikowana, dlatego nie będę jej podawał, natomiast zasada działania — bardzo prosta. Wyobraźmy sobie zbiornik napełniony wodą (rys. Nr 9), od którego odprowadzony jest przewód łączący go z pompką trybikową. W specjalnie wywierconym w tym przewodzie otworze wstawmy cienką, kalibrowaną rurkę szklaną. Gdy pompa jest nieczynna poziom wody w zbiorniku i rurce jest jednakowy. Z chwilą jednak, gdy pompka zostanie włączona, powstaje pewna różnica poziomów wody (rys. Nr 10). Spróbujmy zwiększyć wydatek pompki. Zaobserwujemy wówczas, iż różnica poziomów wody w zbiorniku i rurce powiększy się. Widzimy więc, że pomiędzy wydatkiem cieczy, a różnicą poziomów istnieje pewna zależność. Jeśli wydatek jest większy (wydatek jest to F . V, gdzie F — przekrój rury, V — szybkość cieczy) to i ta różnica jest większa. Za pomocą prób możemy rurkę szklaną tak wycechować, że poziom znajdującej się w niej wody będzie nam wskazywać ilość cieczy przepływającej w przewodzie w litrach na minutę. Pomiar wydatku paliwa za pomocą przepływomierza ma tę zaletę, że jest bardzo szybki — wystarczy tylko spojrzeć na skalę wycechowanej rurki. Jest on jednak mało dokładny, a poza tym samo wykonanie przepływomierza jest dość kosztowne i trudne. Dlatego też przy każdej instalacji paliwowej stosujemy tzw. butlę pomiarową. Jest to po prostu zwykły blaszany zbiornik zbudowany tak, jak pokazuje nam rys. Nr 11. Ze zbiornikiem połączona jest cienka rurka szklana, która znajduje się obok niego. Rurka ta jest wyskalowana. Przy położeniu kranu a (rys. 12) paliwo przechodzi normalnie tylko do silnika. Przy przekręceniu jego położenia (b) część benzyny płynie do butli pomiarowej, reszta do silnika. Gdy butla pomiarowa zostanie napełniona, możemy rozpocząć pomiar zużycia paliwa przez silnik. Przekręcamy teraz kran w położenie c, w którym to dopływ paliwa do silnika z przewodu zostaje całkowicie odcięty — z butli natomiast otwarty. Paliwo znajdujące się w butli pomiarowej zaczyna wolno opadać, co obserwujemy w rurce szklanej (zasada naczyń połączonych). Gdy poziom paliwa mija np. cyfrę 6L na wyskalowanej rurce, wówczas włączamy stoper. Zatrzymujemy go, gdy paliwo mija cyfrę 0L. Dzieląc teraz ilość litrów paliwa, które spalił silnik (w tym wypadku 6) przez czas w jakim ono wypłynęło z butli, otrzymujemy zużycie paliwa w litrach na minutę. Sposób ten jest dość dokładny i samo urządzenie niezbyt kosztowne. Popełniamy tu naturalnie pewien błąd, który jednak można zmniejszyć do minimum przez zastosowanie odpowiednio dużej butli pomiarowej. Niedokładność pomiaru czasu wypływu benzyny zostaje rozłożona tutaj na większą ilość litrów przepływającej cieczy.

(cdn)

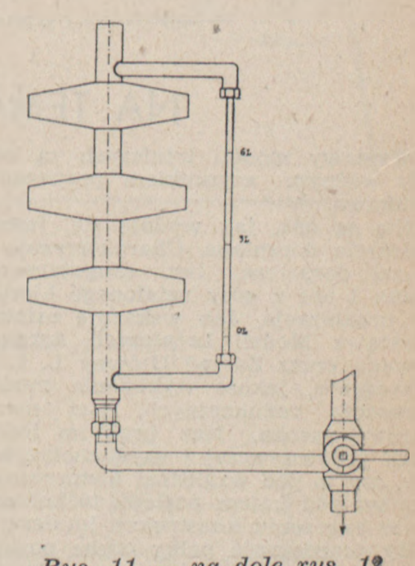
MARIAN DRÓŻDŻ



Rys. 7.

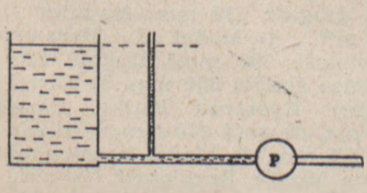


Rys. 8.

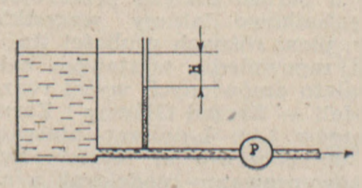


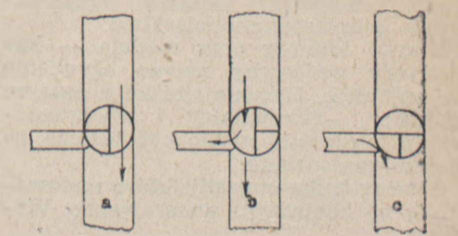
Rys. 11 — na dole rys. 12.

Rys. 9



Rys. 10





BEZZAWOROWY SILNIK PULSACYJNY

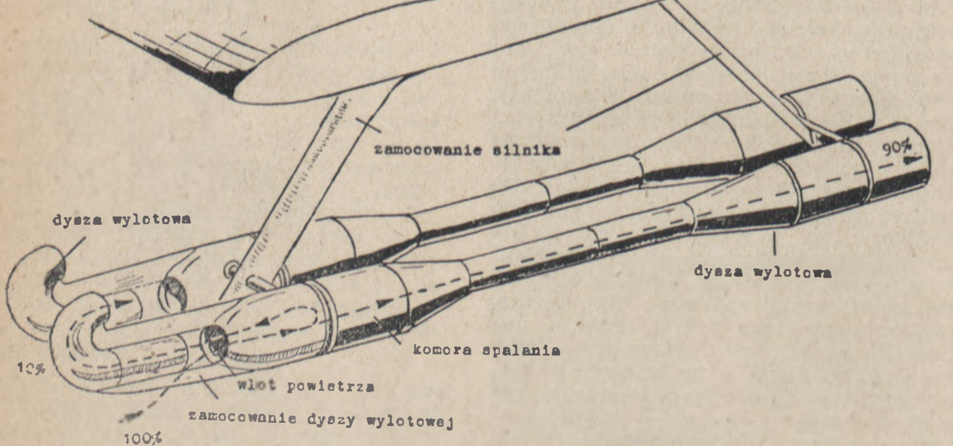
ANDRZEJ MOLDENHAWER

Ostatnio w lotnictwie coraz częściej znajdują praktyczne zastosowanie silniki pulsacyjne. Dotychczas silniki te, mimo niezwykłej prostoty budowy i małego zużycia paliwa (silniki przelotowe proste zużywają kilkakrotnie więcej paliwa), nie były stosowane do napędu samolotów, a to ze względu na niepewność działania i szybkie niszczenie się jednokierunkowych zaworów wlotowych. Obecnie stosowane do napędu łopat śmigłowców silniczki pulsacyjne wykazują się już długotrwałością pracy sięgającą 50 godzin, bez wymiany membran.

Idealnym jednak rozwiązaniem byłby silnik nie posiadający żadnych części ruchomych, silnik bezzaworowy. Wielu konstruktorów próbowało rozwiązać to zagadnienie ale dopiero niedawno ukazała się udana konstrukcja tego typu. (Rys. 1).

Silnik składa się z podłużnej komory spalania, posiadającej zwykły okrągły wlot bez żadnych zaworów i silnie rozszerzonej na końcu dyszy wylotowej. Przed wlotem do komory spalania zamocowana jest zakrzywiona rura o „podejrzanym" kształcie. Poza tym w komorze znajduje się rozpylacz paliwa oraz świeca zapłonowa i... na tym koniec. Ale jak to cudo działa, zapyta się na pewno każdy czytelnik. Przecież w chwili wybuchu mieszanki w komorze spalania część gazów pójdzie do przodu, bo przecież nie ma zaworów i silnik będzie (albo nie będzie) pracował w obie strony równocześnie. Efekt byłby taki jak przy zaprzęgnięciu do wozu dwóch koni, każdego z innej strony: konie ciągną, a wóz stoi.

Rys. 1 — schemat zawieszenia bezzaworowego silnika pulsacyjnego pod skrzydłem samolotu



Otóż rzeczywiście, część gazów wyleci do przodu, ale wpadną one w tę tajemniczą rurę z przodu i zakręcą spowrotem do tyłu, dając normalny ciąg. Zresztą ta ilość spalin, która wylatuje przodem silnika, nie jest duża i wynosi około 10 proc. całości. Reszta, to jest 90 proc., wylatuje normalnie — drogą przez specjalnie ukształtowaną dyszę wylotową i powoduje zassanie nowej mieszanki, a raczej czystego powietrza, które miesza się dopiero z paliwem wtryskiwanym pod ciśnieniem do komory spalania.

Istotną cechą tego silnika jest ukształtowanie wlotu do komory i odstępu od przedniej rury wydechowej, ponieważ z jednej strony powietrze musi łatwo wpadać do komory, z drugiej zaś spaliny muszą trafić do rury, gdyż w przeciwnym razie dawałyby odrzut ujemny i zakłócały normalny cykl pracy.

Jak więc widzimy konstrukcja jest bardzo prosta i oryginalna. W silniku tym nic się nie może popsuć poza instalacją paliwową.

Niestety, silnik ten ma poważną wadę, mianowicie duże zużycie paliwa wynoszące 7,2 — 19,8 kg/kg cg godz. Ciężar silnika wynosi 5,1 kg, siła ciągu 3 — 10 kg w zależności od ciśnienia wtrysku, a co za tym idzie — od zużycia paliwa. Maksymalna długość wynosi 2.88 m, maksymalna zaś średnica 15,7 cm. Świeca służy tylko do rozruchu i zasilana jest prądem z magneta. Cztery takie silniczki podwieszone zostały po 2 razem pod skrzydłami treningowego szybowca dając wspólnie 40 kg ciągu, co pozwoliło mu na samodzielny lot.

NA TEMAT WYSTAWY MODELI LOTNICZYCH

Wystawy modeli lotniczych są bardzo ważnym czynnikiem propagandy lotnictwa.

Nie są one, jak wydaje się, jeszcze należycie doceniane. Charakteryzuje je raczej dorywcza, bez długofalowego planu i bez z góry ustalonego kierunku organizacja. Jak wskazuje ostatnia Wystawa Modeli Lotniczych, zorganizowana przez Zarząd Główny L. L. w Warszawie, jakość wykonania modeli, zwłaszcza redukcyjnych, jest nieraz bardzo wysoka, lecz brak im jednej skali porównawczej i usystematyzowania, czy to pod względem historycznym czy też pod kątem postępu technicznego w tworzeniu konstrukcji lotniczej.

By przedstawić pełny obraz postępu w modelarstwie — konieczne byłoby pokazanie tablicy rekordów modelarskich polskich i zagranicznych, fotografii najlepszych naszych konstruktorów, pionierów modelarstwa.

Humor lotniczy oraz modele — karykatury wniosłyby pewne ożywienie na wystawie. Barwne stoisko z naszym „Simem", „Skrzydlatą" i wydawnictwami lotniczymi mogło być jeszcze lepiej zorganizowane.

A teraz kilka sugestii, które nasuwają się po obejrzeniu warszawskiej Wystawy.

Bardzo ważne i zasadnicze jest to, by wszystkie modele redukcyjne były budowane w jednej i tej samej skali. Jedynie modelom ozdobnym trzeba zostawić zupełną swobodę odnośnie stosowanej skali. Ujednolicona skala modeli powinna być również przyjęta przez Muzeum Lotnictwa, które będzie miało możność zakupienia z wystawy najbardziej wartościowych modeli.

Każdy bez wyjątku eksponat wystawy trzeba zaopatrzyć w napis uwzględniający: typ maszyny jaką przedstawia, skalę modelu, nazwisko wykonawcy oraz miejscowość, w której został wykonany. Jeśli dany samolot ma specjalne znaczenie, to trzeba to również uwzględnić.

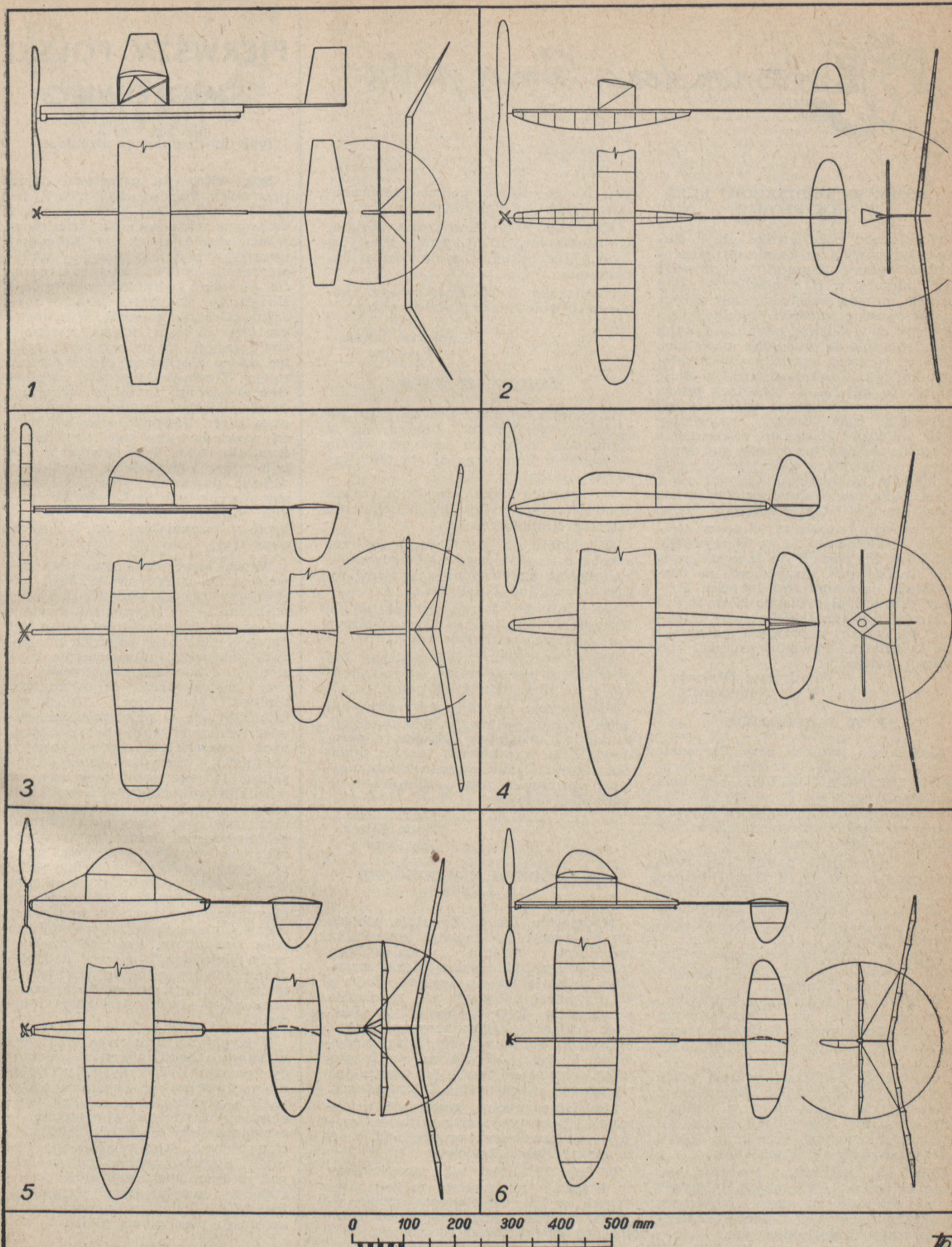
Dla umożliwienia modelarzom budowy modeli redukcyjnych na szeroką skalę, niezbędne będzie zaopatrzenie Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich w specjalne materiały jak: klocki i deski z drzewa miękkiego, drut stalowy o bardzo małych przekrojach, wysokogatunkowe lakiery wszystkich kolorów, plexi różnych grubości itp.

Celem zapewnienia wystawom całego kompletu omówionych wyżej rodzajów modeli — Zarząd Główny i Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej opierając się na dotychczasowym zainteresowaniu i zaawansowaniu modelarni a nawet poszczególnych modelarzy w budowie modeli redukcyjnych, latających i innych eksponatów, powinny wyznaczyć na tym odcinku zupełnie skonkretyzowane zadania.

Jako najbardziej odpowiedni termin urządzania wystaw wydaje się być miesiąc styczeń lub luty, gdyż okres letni wykorzystany jest na wszelkiego rodzaju zawody lotnicze i modelarskie, a liczne imprezy Tygodnika Lotniczego nie pozwoliłyby również na systematyczne i spokojne przygotowanie wystaw. **Efer.**

MIKROMODELE Z MIĘDZYOKRĘGOWYCH ZAWODÓW WE WROCŁAWIU

1) Model konstrukcji Ireneusza Pudełko. Rozpiętość 700 mm, długość 600 mm, średnica śmigła 300 mm, 2) Model Ryszarda Coffy. Rozpiętość 700 mm, długość 650 mm, średnica śmigła 380 mm, 3) Model Jana Bonka. Rozpiętość 680 mm, długość 630 mm, średnica śmigła 360 mm, 4) Model L. Baranowicza. Rozpiętość 700 mm, długość 620 mm, średnica śmigła 350 mm. 5) Model konstrukcji Ryszarda Mutke. Rozpiętość 600 mm, długość 620 mm, średnica śmigła 350 mm. 6) Model konstrukcji Ryszarda Mutke. Rozpiętość 600 mm, długość 550 mm, średnica śmigła 320 mm.


1
2
3
4
5
6
0 100 200 300 400 500 mm



Korespondenci Simu piszą

POMÓŻMY ODDZIAŁOWI LL W NAMYSŁOWIE

W miesiącu październiku ub. r. Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej przeprowadził wybory Zarządu Powiatowego Ligi Lotniczej w Namysłowie. W skład nowego zarządu weszli sami zetempowcy, przeważnie młodzież szkolna. Ku naszemu zadowoleniu zarząd ten wziął się energicznie do pracy. We wszystkich szkołach średnich i podstawowych założono koła LL. Ostatnio rozpoczęto akcję zakładania kół LL w zakładach pracy. Z dużą pomocą w pracy organizacyjnej przychodzi nam Zarząd Powiatowy ZMP. Wydział Harcerski w Zarządzie Powiatowym ZMP projektuje nawet założyć modelarnię, w której harcerze — członkowie LL będą zapoznawać się z konstrukcją modeli lotniczych oraz budować modele latające różnych typów.

Poważnym hamulcem w pracy Oddziału Powiatowego LL w Namysłowie jest to, że nie posiada on żadnych środków finansowych, niezbędnych do prowadzenia normalnej działalności. Prosimy przeto społeczeństwo Namysłowa, a szczególnie przedsiębiorstwa „Browar" i „Tartak" o przyjęcie patronatu nad Oddziałem Powiatowym LL na naszym terenie.

Władysław Głuszek,
Namysłów.

LL W JAROSŁAWIU

Modelarnia lotnicza przy Zarządzie Powiatowym Ligi Lotniczej w Jarosławiu przejawia ostatnio ożywioną działalność.

Pod kierunkiem instruktora Ferenca pracuje w niej młodzież z miejscowych szkół i zakładów pracy.

Obok modelarni należy wyróżnić pracujące dobrze na terenie Oddziału Koła LL: przy szkołach podstawowych w Sieniawie, Surochowie, Zabłotcach, Muninie, Dąbkowicach, Rączynie i Miękiszowie Starym.

Koła te otrzymują regularnie z Zarządu Oddziału materiały do pracy oraz czasopisma lotnicze.

W ostatnich dniach zorganizowano nowe Koło LL przy Państwowym Ośrodku Maszynowym Radymno i przy Państwowej Fabryce Wstążek w Jarosławiu.

Koła Ligi Lotniczej istnieją także przy gminnej Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej w Sieniawie i w Chłopicach oraz przy Prezydiach Gminnych Rad Narodowych w Pruchniku, Laszkach, Rozwienicy i Wiązownicy.

Koła LL należałoby zorganizować także w gminach Adamówki i Młyny, gdzie znajduje się dużo młodzieży chcącej pracować w Lidze Lotniczej i interesującej się lotnictwem.

Obok wyżej wymienionych Kół LL legitymujących się dobrą pracą, na terenie Oddziału znajdują się koła pracujące słabo lub co gorsze, nie pracujące wcale. Do nich należą:

Koło LL przy Gimnazjum Metalowo-Elektrycznym, Liceum Plastycznym i Technikum Handlowym w Jarosławiu.

Należałoby w jak najszybszym czasie zaktywizować te Koła do pracy.

Stanisław Jakub
Rzeszów

ZIMOWY TRENING

Z nadejściem zimy zamiera ruch na boiskach sportowych. Inaczej jest w lotnictwie. Zima nie jest przeszkodą w treningu lotniczym, a loty odbywają się normalnie.

Na lotnisku inowrocławskim okres zimowy wykorzystuje się na szkolenie pilotów silnikowych.

W grudniu ub. r. odbywał się kurs szkolenia praktycznego dla kandydatów na pilotów sinikowych, zorganizowany przez Aeroklub Kujawski.

Uczestnikami kursu byli uczniowie inowrocławskich szkół oraz robotnicy z okolicznych zakładów pracy.

Kurs praktyczny poprzedzony był szkoleniem teoretycznym, które zakończyło się 15 listopada ub. roku.

Frekwencja na zajęciach była zawsze stuprocentowa. Kierownikiem kursu był instruktor Kiszka, a przodownikiem wyszkolenia został uczeń Zborowski. Po ukończeniu kursu najlepsi uczniowie zostali skierowani na kurs instruktorów.

Zenon Kitter
Bydgoszcz

W ROGOŹNIE ZMIENIŁO SIĘ NA LEPSZE

Modelarnia LL w Rogoźnie zabrała się do pracy. Po zmianie kierownika modelarni i obraniu nowego, którym został kolega Mieczysław Noak, wszystko zmieniło się na lepsze. Zajęcia w modelarni odbywają się regularnie w niedzielę, środę i sobotę. Z własnych składek zakupiliśmy potrzebne materiały. Rozpoczęliśmy kurs modelarski I stopnia. Wydajemy także gazetkę ścienną. Pierwszy jej numer już się ukazał. Nazywa się „Z lotu ptaka".

Modelarze pracują sumiennie i starannie. Doceniają oni możliwości małego lotnictwa oraz opiekę nad nimi ze strony Polski Ludowej.

W dniu 23.XI.1951 roku urządziliśmy w Rogoźnie mistrzostwa modeli latających, w których pierwsze miejsce uzyskał kolega Kazimierz Frost. Drugim był kolega Mieczysław Noak.

Aleksander Koenig
Rogoźno

PIERWSZY POLSKI ŚMIGŁOWIEC

(opis do rysunku na stronie 41)

Rok 1908. Na podwórzu domu przy ulicy Mazowieckiej 2 w Warszawie odbyła się próba jakiegoś dziwnego wiatraka. Na dziesiętnej wadze stał człowiek w skórzanej uprzęży, a nad jego głową — umieszczone na małym pionowym maszcie — widać było cztery poziome skrzydełka. Człowieka wraz z maszyną starannie zważono. W momencie gdy oburącz kręcił korbami, znajdującymi się na wysokości szyi, na wadze zaczęły się dziać dziwne rzeczy. Trzeba było prędko zdejmować odważniki. Próba ta wykazała, że siła udźwigu śmigłowca zbudowanego przez Tańskiego (on był tym człowiekiem, który stał na wadze) wynosiła 12 kg. Tyle bowiem trzeba było zdjąć odważników, aby waga wróciła do stanu równowagi. Jednak siła rąk była zbyt mała, aby nadać wirnikom dostateczną ilość obrotów, pozwalającą unieść się w powietrze.

Wyniki prac Tańskiego były rewelacją dla całego świata. Jeśli porównamy śmigłowiec Tańskiego z obecnymi śmigłowcami musimy stwierdzić, że pomysł Tańskiego był dobry i tylko brak poparcia nie pozwolił na dalsze udoskonalenie konstrukcji. Nie ulega wątpliwości, że przy zastosowaniu odpowiedniego silnika śmigłowiec Tańskiego wzniósłby się w powietrze. Śmigłowiec ten zbudowany był z podobnych materiałów jak szybowiec „Lotnia" — pierwsze dzieło Tańskiego. Jedynie maszt, a zarazem oś wirników wykonany był z rurki metalowej. Przekładnia zębata — również metalowa, napędzała wirniki przeciwbieżnie. Dolny wirnik obracał się w kierunku wskazówki zegara, górny natomiast w stronę przeciwną. Maszt z osadzonymi na nim wirnikami i przekładnią napędową przymocowany był do specjalnej uprzęży, mającej kształt podwójnego pasa skórzanego. Pasy te obejmowały pilota dokoła piersi i nad biodrami, między sobą połączone były pionowo biegnącymi paskami skóry oraz spięte od dołu i od góry klamrami.

O wyglądzie śmigłowca oraz jego wymiarach dokładnie mówi załączony rysunek techniczny. W zdumienie może wprawić uważnego widza wielkie podobieństwo między śmigłowcem Tańskiego, a modelem amerykańskiego tzw. „hoppicoptera", okrzyczanego jako rewelacyjna nowość. Właściwa różnica polega jednak na tym, że siła rąk ludzkich została w „hoppicopterze" zastąpiona lekkim silnikiem spalinowym umieszczonym poza głową pilota.

Z. G.



Do redakcji SIM-u napływa tygodniowo wiele setek listów. Czytelnicy donoszą nam w nich o swoich osiągnięciach i niepowodzeniach, proszą o rady i wskazówki. Dzięki tym listom SIM jest tak ściśle powiązany ze swym odbiorcami — z lotniczą młodzieżą. Otrzymane ostatnio listy sygnalizują nam, że nabór na szkolenie lotnicze cieszy się dużym zainteresowaniem. (To przecież jasne. Któż z Was nie chciałby być pilotem?) Równocześnie jednak z listów tych dowiadujemy się, że wielu czytelników nie orientuje się w ogóle w warunkach przyjęć na kursy szkoleniowe LL. Wielu ma poważne wątpliwości, których nie rozwiała nawet „Poczta" zamieszczona w 51—52 numerze SIM-u z ub. roku. Wobec dużej ilości listów z powtarzającymi się pytaniami odpowiemy na nie zbiorowo, starając się o możliwie jasne sprecyzowanie ważnego zagadnienia, którym jest nabór na szkolenie lotnicze.

A więc — jak już donosiliśmy uprzednio — Liga Lotnicza organizuje całkowicie bezpłatne szkolenie lotnicze.

Przed każdym amatorem lotnictwa stoją możliwości zdobycia kwalifikacji sportowych pilota szybowcowego lub silnikowego. Szkolenie to umożliwia dalsze uprawianie sportów lotniczych w aeroklubach LL, a także ułatwia dostęp do OSWL. Ci, którzy pragną się poświęcić zawodowo wychowywaniu lotniczej młodzieży, mają przed sobą otwarte kursy instruktorów pilotażu szybowcowego i silnikowego, a także kursy mechaników lotniczych i wyciągarkowych.

Aby dostać się na szkolenie lotnicze trzeba złożyć podanie w najbliższym Zarządzie Okręgu Wojewódzkiego LL. (Adresy ZOLL-ów podajemy poniżej). Podanie to winno być zaopatrzone we własnoręcznie napisany życiorys, świadectwo niekaralności, opinię Partii względnie ZMP (lub innej organizacji), metrykę urodzenia, dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej oraz ostatnie świadectwo szkolne.

Warunkiem przyjęcia na szkolenie szybowcowe jest posiadanie wykształcenia minimum 7 klas Szkoły Podstawowej oraz wieku lat 16 (do lat 21). Kandydaci posiadający mniej niż 18 lat życia załączają do podania zezwolenie rodziców, poświadczone przez organa administracji państwowej (Komisariat MO lub Gm. RN, PRN, MRN itp.).

Pierwszeństwo w przyjęciu na szkolenie mają absolwenci KWWL, modelarze i spadochroniarze. (Nie znaczy to jednak, żeby nie mający za sobą jeszcze żadnego przeszkolenia lotniczego nie byli wcale przyjmowani. Jednak młodzież, która zetknęła się już ze szkoleniem lotniczym korzysta w przyjęciu z dużych ułatwień). Przy okazji nadmieniamy, że wbrew temu co uparcie wypisuje „Przyjaciółka", szkolenie lotnicze jest w równej mierze dostępne dla dziewcząt, jak i dla chłopców.

Warunkiem przyjęcia na szkolenie silnikowe jest posiadanie wykształcenia co najmniej 7 klas szkoły podstawowej, oraz wieku 18—22 lat (włącznie). Kandydaci winni składać do Zarządów Wojewódzkich Okręgów LL podanie zaopatrzone w dokumenty wymienione powyżej przy warunkach przyjęć na szkolenie szybowcowe. Wielu czytelników pyta, w jaki sposób otrzymać opinię ZMP nie będąc członkiem tej organizacji. Organizacja ZMP-owska może wydać opinię niezorganizowanemu. Każdy z Was ma przecież kolegów ZMP-owców — towarzyszy pracy czy nauki, którzy mogą wydać o Was opinię. Opierając się na niej Zarząd Koła ZMP ma prawo wydać opinię, którą dołączycie do podania.

Świadectwo niekaralności (stwierdzające, że kandydat nie był karany sądownie) wydają Wydziały Prawne Dzielnicowych lub Powiatowych Rad Narodowych. Zamiast metryki urodzenia i świadectwa szkolnego można dołączyć ich odpisy poświadczone przez notariusza. Dokumenty te mogą być również poświadczone przy równoczesnym sprawdzeniu zgodności z oryginałem przez przedstawicieli ZO LL.

Niektórzy czytelnicy zapytają kiedy należy składać podania. Otóż należy to uczynić możliwie najszybciej. W podaniu można zaznaczyć w jakich miesiącach kandydat pragnąłby odbyć szkolenie.

Liga Lotnicza organizuje również kursy skoczków spadochronowych II stopnia.

Aby dostać się na te kursy trzeba mieć za sobą I stopień wyszkolenia spadochronowego. Wszelkich informacji odnośnie szkolenia w danych stopniach udzielają terenowe placówki Ligi Lotniczej.

Ci, którzy pragną zawodowo pracować w lotnictwie sportowym mogą składać podania o przyjęcie na kursy instruktorów pilotażu szybowcowego i silnikowego, instruktorów spadochronowych, mechaników wyciągarkowych, silnikowych oraz płatowcowych. Liga Lotnicza zapewnia absolwentom tych kursów pracę w swoich placówkach. Szkolenie jest całkowicie bezpłatne. Kursanci otrzymują kwaterunek, wyżywienie i umundurowanie, a także stypendia, których wysokość określa się w zależności od pobieranych uprzednio pensji. Kursantom zwraca się również koszty przejazdów.

Dokładnych informacji w sprawie wszelkich formalności związanych ze złożeniem podania oraz warunków szkolenia udzielają Ośrodki Propagandowe LL, Zarządy Miejskie, Powiatowe i Wojewódzkie LL. Z uwagi na liczne zapytania czytelników oraz ze względu na zmiany adresów niektórych Zarządów Okręgów Wojewódzkich LL podajemy je jeszcze raz:

Zarząd Białostockiego Okręgu LL — Białystok, ul. Krakowska 1. Zarząd Bydgoskiego Okręgu LL — Bydgoszcz, ul. 1 Maja 62. Zarząd Gdańskiego Okręgu LL — Sopot, ul. Świerczewskiego 5. Zarząd Katowickiego Okręgu LL — Katowice, ul. Młyńska 22. Zarząd Kieleckiego Okręgu LL — Kielce, ul. Staszica 10. Zarząd Koszalińskiego Okręgu LL — Koszalin, ul. Zwycięstwa 133. Zarząd Krakowskiego Okręgu — Kraków, ul. 1 Maja 6. Zarząd Lubelskiego Okręgu LL — Lublin, ul. 1 Maja 36. Zarząd Łódzkiego Okręgu LL — Łódź, ul. 22 Lipca 1-3. Zarząd Olsztyńskiego Okręgu LL — Olsztyn, Pl. Wolności 2/3. Zarząd Opolskiego Okręgu LL — Opole, ul. Ozimska 30. Zarząd Poznańskiego Okręgu LL — Poznań, ul. Kościuszki 80. Zarząd Rzeszowskiego Okręgu LL — Rzeszów, ul. Kolejowa 7. Zarząd Szczecińskiego Okręgu LL — Szczecin, ul. Wojska Polskiego 60. Zarząd Warszawskiego Okręgu LL — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49. Zarząd Wrocławskiego Okręgu LL — Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego 39. Zarząd Zielonogórskiego Okręgu LL — Zielona Góra, ul. Jedności Robotniczej 47.

Wymienione powyżej Zarządy LL przyjmują podania kandydatów oraz udzielają wszelkich informacji odnośnie warunków przyjęcia na wszelkiego rodzaje kursy organizowane przez Ligę Lotniczą.

Administracja Wydawnictw Ligi Lotniczej zawiadamia Czytelników, że nie wysyła roczników czasopism lotniczych i pojedynczych numerów za zaliczeniem pocztowym. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO — 1-19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych.

Tymi informacjami kończymy omawianie zagadnień szkolenia lotniczego i kwitujemy nimi listy od następujących kolegów: **Władysława Moteckiego** ze wsi Suszno, **Marii** Malarskiej z Radomia, Bernarda Czarneckiego z Lęborka, **Tadeusza Jędrycha** z Sobieszyna, **J. Portko** z Rejowca, **Ryszarda Bema** z Świętojania, **Zbigniewa Malinowskiego** z Pszczyny, **Władysława Szałasa** z Nowego Miasta, **Stanisława Majchrzaka** z Sosnowca, **J. Kowalskiego** z Warszawy, **Janusza Dębowskiego** z Kalisza, **Jana Stolarskiego** z Lubomierza, **Romana Różyckiego** z Białogrodu, Józefa Bednarczyka z Bielska, **Henryka Tomaszka** z Brzozowic, **Zbigniewa Lisowskiego** z Lublina, **Andrzeja Rożech** z Łodzi, **Sylwestra Markiewicza** z Kamiennej Góry, **Jana Polita** z Wrocławia, **Mieczysława Malarczyka** z Gośćińczyc, **Franciszka Cimoszko** z Flotów, **Tadeusza Chyca** ze Słaboszewia, **W. Gewerca** z Warszawy, **„Studenta" BC** z Wrocławia (nazwisko znane redakcji), Stanisława Bańdziaka z Legnicy, **Józefa Majchra** z Bystrzycy, **Mieczysława Hojdy** z Jordanowa, **Zdzisława Moneta** z Bąkowej Góry, **Antoniego Karbowniczaka** z Buska Zdroju, **Renaty Krause** ze Szczecina, **Andrzeja Kalinowskiego** z Kunowa, **Zenona Kulika** z Lubania Śl., **Tadeusza Boguckiego** z Bogut, **Donatego Pasińskiego** i **J. Kwiecińskiego** z Włocławka, **Michała Urbana** z Trzebieszowic, **Edwarda Stępnia** z Trapnicy, **Kazimierza Bogowskiego** z Horodła, **Henryka Mateckiego** z Salamina oraz Zdzisława **Krzysztoszaka** z Wałbrzycha.

Kolegom **Jerzemu Parchalukowi** z Bytomia i Edwardowi Jastrzębskiemu radzimy składać podania jeszcze raz wraz z dokładnymi opisami sytuacji.

Kol. **Eleonorze Dudzicównie** z Kielc dziękujemy za miły list i pozdrowienia. Życzymy powodzenia w pracy w Waszym kole. Zawiadamiamy Was, że interesujące Was wiersze i piosenki lotnicze znajdziecie w Zbiorku Materiałów Świetlicowych, które wydane będą niebawem nakładem Wydawnictwa MON w ramach biblioteki Ligi Lotniczej.

Kol. **Władysław Bojdziński** z Broncina. Z silniczka modelarskiego możecie korzystać w modelarni LL lub w Młodzieżowym Domu Kultury. Redakcja nie zaopatruje w silniczki ani w materiały modelarskie.

Ray

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Stanisław Skowroński** z Kolbuszowej. Poplątane wąskie wężyki, o których piszecie, widziane na tle jasnego nieba może spostrzec przy umiejętnym patrzeniu każde zdrowe oko. Nie jest to żadne złudzenie optyczne. Spostrzega się wtedy kanały odżywcze drążące rogówkę oka.

Widzenie matowych pasemek może mieć inne przyczyny (np. istnienie na rogówce blizenek, zmętnienia soczewki lub ciała szklistego). Bez odpowiednich przyrządów trudno jest te rzeczy ustalić. Nie znając przyczyny trudno jest podać środki zaradcze. O ile zaobserwowane przez Was zjawisko nie występuje stale i nie przybiera na sile, należy przypuszczać, że niczym ono nie grozi. Dokładne badanie stanu Waszych oczu przeprowadzić może klinika uniwersytecka, do której skieruje Was lekarz ZLP.

(P.)

Kol. **Tadeusz Guszczanowski** z Olsztyna. Piszecie, że macie 15 lat i że lekarz stwierdził u Was „nerwicę serca" zaznaczając, że w tym wieku często się to zdarza. Uważamy, że winniście poczekać do ukończenia 16 lat i dopiero wówczas stanąć przed komisją lekarską, która stwierdzi czy nadajecie się do służby w lotnictwie. **(B.)**

Kol. **Władysław Pękul** z Cisowa. W wieku 16—17 lat. ciśnienie tętnicze 145 mm Hg jest niewątpliwie za wysokie. O ile jednak inne narządy są zdrowe (serce, płuca, wątroba itp.) nie powinno to być przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie **szybowcowe.**

(B.)

Kol. **Zygmunt Krysiński** z Nowej Huty. Pełnienie służby w powietrzu wymaga dobrego zdrowia. Piszecie, że lekarz stwierdził u Was zwapnienia w płucach, co zostało potwierdzone zdjęciem rentgenologicznym. Ujemna opinia lekarza dyskwalifikuje Was niestety jako skoczka spadochronowego. Radzimy skierować swe zainteresowanie na inne dziedziny pracy dla lotnictwa. **(B.)**

Kol. **Roman Drożdżyński** z Targowiska. Trądek łojotokowy skóry twarzy, o ile nie ma na niej szpecących blizn nie jest przeszkodą w przyjęciu Was do OSWL. Za pozdrowienia dziękujemy.

(St. O).

PRZEZ LOTNICZE OKULARY



„VITEZNA KRIDLA“ V POLSKU

Pod tym tytułem ukazała się w czechosłowackim dwutygodniku lotniczym „Letecvi“ — Nr 25 obszerna notatka na temat wyświetlanego w Polsce czechosłowackiego filmu szybowcowego „Zwycięskie skrzydła“.

Autor notatki, nawiązując do zamieszczonego w „Skrzydlatej Polsce“ artykułu krytycznego na temat „Zwycięskich skrzydeł“, porównuje ten film z pierwszym polskim filmem młodzieżowym o tematyce szybowcowej „Pierwszy Start“. Wnioski autora pokrywają się w zupełności z oceną „Zwycięskich skrzydeł“ wyrażoną przez polską publiczność — film jest piękny i wartościowy, szczególnie dla osób ściślej związanych z szybownictwem, tym niemniej posiada usterki w budowie scenariusza.

W tym samym 25-tym numerze „Letectvi“ znajdujemy na drugiej stronie okładki piękną reprodukcję polskiego plakatu propagandowego, wydanego przez Ligę Lotniczą na Dzień Lotnictwa.

PRACOWNICY „AIR FRANCE“ STRAJKUJĄ

We Francji rozpoczął się w dniu 21 grudnia ub. r. strajk powszechny pracowników linii lotniczych „Air France“. Strajk objął wszystkie lotniska w okręgu paryskim oraz na Korsyce, w Marsylii, na Madagaskarze w Oranie, Tunisie i Casablance (Afryka). Strajkujących poparli robotnicy przemysłu metalowego w Neuves Maisons.

Dyrekcja „Air France“, dążąc do wprowadzenia rozłamu między strajkującymi, postanowiła zwolnić z pracy część personelu obsługi naziemnej. Machinacje dyrekcji ujawnił związek zawodowy pracowników linii lotniczych, ogłaszając specjalny komunikat.

Walka narodu francuskiego przeciwko rządom wyzyskiwaczy i reakcyjnych lokajów amerykańskiego imperializmu — przybiera na sile, obejmując coraz szersze masy ludu pracującego.

„DZIENNIK ZACHODNI“ I ZAWODY

„Międzynarodowe zawody modeli latających we Wrocławiu“ — pod takim tytułem Dziennik Zachodni w Katowicach z dnia 16 — 17 grudnia 1951 r. zamieścił w dodatku niedzielnym notatkę informacyjną o mających się odbyć we Wrocławskiej Hali Ludowej zawodach modelarskich.

Tytuł doprawdy bardzo interesujący. Międzynarodowe Zawody! A myśmy nic o tym nie wiedzieli.

Niestety w dalszej treści notatki czytamy: „W dniu dzisiejszym wrocławianie będą mogli oglądać interesujące międzyokręgowe zawody modeli latających na uwięzi...“

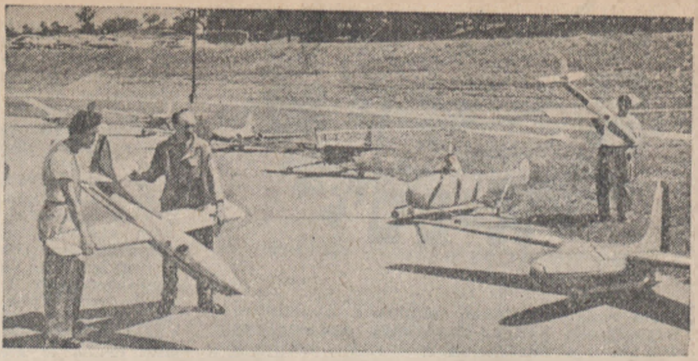
Nic nie rozumiemy. Międzynarodowe czy międzyokręgowe? Czy może to jest jedno i to samo?

Chyba nie.

Wiemy, że we Wrocławiu odbyły się zawody Międzynarodowe. Wzięli w nich udział zawodnicy z Poznania, Wrocławia, Warszawy i wielu innych miast Polski, ale o zawodnikach zagranicznych nie słyszeliśmy.

Drodzy — lecz mało zdecydowani adiustatorzy z Dziennika Zachodniego — Poznań i Warszawa nie leżą chyba za granicą?

(a)



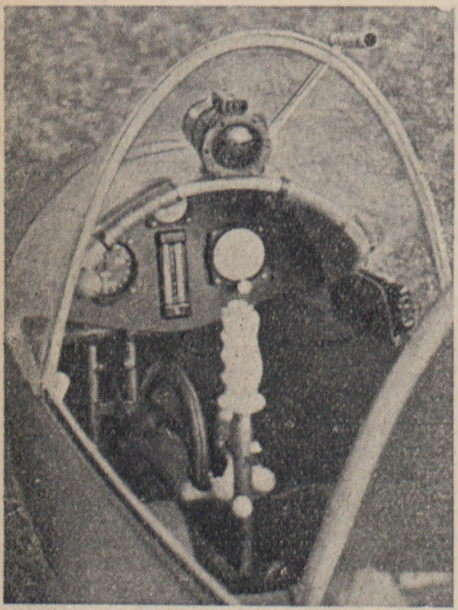
PROTOTYP - PROTOTYPÓW

Cenne usługi konstruktorom dużego lotnictwa oddały modele latające.

Dzięki badaniom w locie modeli projektowanych samolotów oszczędza się w poważnym stopniu cenny surowiec i zyskuje się pewność, że przyszły samolot pójdzie na warsztat jako maszyna wstępnie wypróbowana.

Badania modeli samolotów przeprowadzane są dwoma sposobami: pierwszy sposób to próby modeli wolnolatających, sterowanych na odległość falami radiowymi; sposób drugi — jako próby modeli latających na uwięzi.

JAK-9, IŁ-2, PE-2 CZY MOŻE TU-2?



Niestety, musimy rozczarować naszych (naturalnie tych najmłodszych) Czytelników, gdyż przedstawione obok wnętrze kabiny należy do najnowszego szybowca polskiej konstrukcji typu SZD-8 „Jaskółka“.

U góry nad kabiną umieszczona jest busola, poniżej na desce przyrządów: szybkościomierz. Widoczne tuż pod deską z przyrządami koło służy do uruchamiania klap.



Zachęceni stale wzrastającym zainteresowaniem Czytelników SiM-u rozrywkami umysłowymi, zamieszczamy powyżej nowy oryginalny rebus lotniczy, opracowany przez „JMW“ z Warszawy. Ponieważ odcyfrowanie tego rebusu nie jest zbyt łatwe, redakcja postanowiła nagrodzić rozwiązujących go prawidłowo, pięcioma książkami o tematyce lotniczej. Warunek: rozwiązanie należy nadesłać do dnia 20 lutego 1952 roku.

ROZWIĄZANIE REBUSU LOTNICZEGO

Rebus, który zamieściliśmy w 49 numerze SiM-u, spotkał się z dużym uznaniem naszych Czytelników. W listach do redakcji nasi Czytelnicy stwierdzają jednogłośnie, że ten rodzaj rozrywek umysłowych bardzo im się podoba i rebusy nasze nie są trudne. Wszystkie nadesłane rozwiązania były trafne.

W rebusie zaszyfrowane było nazwisko znanego radzieckiego konstruktora lotniczego **Klimowa.**

Wśród Czytelników, którzy nadesłali rozwiązania, rozlosowano trzy nagrody książkowe, które otrzymali:

1. **Stefan Jakobs** z Warszawy, ul. Włochowska 17.

2. **Tadeusz Kniazik** z Podkowy Leśnej.

3. **Stanisław Łazarek** z Brzegu n/Odrą, ul. Łokietka 42.

Książki zostały przesłane pocztą.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA   Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65   REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 7 zł 20 gr, półrocznie — 14 zł 40 gr, rocznie 28 zł 80 gr. Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH“ Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja.

Zam. nr 67   3-B-11014   Nr oddano do kolportażu 26 I 1952 r.